Nr 23 (134)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok VII Warszawa 1 — 15 grudnia 1954 r.

WŁAŚCIWIE WYKORZYSTAĆ KAŻDĄ GODZINĘ ZIMOWEGO OKRESU SZKOLENIA

Głównym zadaniem naszego ludowego Wojska, stojącego na straży osiągnięć narodu polskiego, jest obrona pokojowego budownictwa mas pracujących przed zakusami zachodnich imperialistów. Zaszczytne to zadanie wojsko nasze zdolne będzie wykonać tylko pod warunkiem systematycznego podnoszenia wiedzy ogólnowojskowej, politycznej i fachowej przy jednoczesnym umacnianiu dyscypliny wojskowej. Szkolić się musimy ciągle, latem i zimą, w różnych warunkach atmosferycznych, o każdej porze w dzień i w nocy.

Ażeby okres zimowego szkolenia można było wykorzystać jak najlepiej, należy do niego odpowiednio przygotować się. W okresie tym młodzi żołnierze naszej służby powinni opanować musztrę, regulaminy, topografię, muszą nauczyć się strzelać ze swej broni i wyrabiać tężyznę fizyczną. Oprócz tego każdy żołnierz-kierowca powinien opanować zagadnienia fachowe, tj. budowę, eksploatację, obsługę i prowadzenie pojazdów mechanicznych.

W tym czasie powinien też nauczyć się prowadzić pojazdy mechaniczne nie tylko na dobrych drogach, lecz i w terenie niezależnie od warunków atmosferycznych, a więc podczas deszczu czy śnieżycy, po śliskiej drodze i gołoledzi w dzień i w nocy, pojedyńczo i w kolumnie.

Po zakończeniu szkolenia na kursach samochodowych, każdy żołnierz-kierowca rozpoczyna szkolenie ze swoim pododdziałem w terenie na zajęciach taktycznych, poligonach artyleryjskich itp. Każdy dowódca i wykładowca powinien pamiętać, że od stopnia opanowania przez żołnierzy-kierowców nauki i praktyki w okresie zimowym, zależy dobre lub złe wykonywanie przez nich zadań na obozach letnich.

Dlatego też konieczne jest przygotowanie do zimowego okresu szkolenia odpowiedniej bazy szkoleniowej. W każdym pododdziale lub oddziale powinny być sale motoryzacyjne wyposażone w makiety, przekroje, tablice poglądowe, wykresy, szkice i schematy, które ułatwią żołnierzom teoretyczne opanowanie fachowych tematów programu. Każda sala wykładowa powinna być wyposażona w odpowiednią literaturę fachową, w podręczniki, instrukcje, regulaminy itp. Każde zajęcie, z wyjątkiem czysto teoretycznych, należy przeprowadzać metodą pokazową, a następnie zdobytą wiedzę teoretyczną ugruntować zajęciami praktycznymi w parkowej stacji obsługi lub w terenie.

Przygotowując się do zimowego okresu szkolenia, trzeba również pamiętać o wzorowym zorganizowaniu pracy w parkach samochodowych. Żołnierz od pierwszego dnia szkolenia powinien przyzwyczajać się do wzorowego porządku istniejącego w parku samochodowym i musi wykonywać tam swoje czynności tak, jak wymagają tego regulaminy i przepisy. Zajęcia parkowe muszą być prowadzone ściśle podług programu nauczania z zachowaniem obowiązujących w parku przepisów. Pod tym względem niedopuszczalna jest jakakolwiek pobłażliwość, a różne wpływy atmosferyczne, jak mróz czy deszcz nie powinny skracać czasu zajęć, ani też obniżać poziomu wykładu. Trzeba również zatroszczyć się o odpowiednie gospodarczo-administracyjne zaopatrzenie sal wykładowych, to znaczy, że sale muszą być ciepłe i dobrze oświetlone oraz zaopatrzone w dostateczną ilość stołów i ławek. Place ćwiczeń i autodromy wymagają również należytego urządzenia na zimę. Nie wolno także zapominać o pracy politycznej, która powinna być postawiona na bardzo wysokim poziomie i musi obejmować nie tylko żołnierzy-kierowców, lecz i kadrę.

Ćwiczenia prowadzone zimą w polu, kiedy pada śnieg lub podczas kilkustopniowego mrozu, są ciężkie, co wpływa na usposobienie żołnierzy. Niemniej jednak musimy pamiętać, że trzeba już teraz, podczas pokoju, przyzwyczajać się do trudnych warunków, jakie istnieją w czasie wojny. Działania bojowe prowadzone są w różnych warunkach klimatycznych i atmosferycznych; żołnierz zmuszony jest pokonywać wszelkie trudności, aby zniszczyć wroga. I właśnie w okresie zimowego szkolenia, jako najbardziej trudnego, należy uczyć żołnierzy-kierowców prowadzenia pojazdów mechanicznych i maskowania ich. Trzeba, by każdy żołnierz uświadomił sobie, że pokonywanie wszelkich trudności jest jego obowiązkiem wobec Ojczyzny. Trud żołnierski jest tak samo cenny i wartościowy jak praca każdego robotnika albo chłopa zrzeszonego w spółdzielni produkcyjnej, która dostarcza żywności i surowców dla naszego przemysłu. Zadaniem wojska jest ochrona ich pokojowej pracy przez systematyczne podnoszenie swoich kwalifikacji właśnie drogą szkolenia.

Dlatego żołnierze naszej służby, w pełni rozumiejący stojące przed nimi zadania, wykorzystają każdą godzinę zimowego okresu szkolenia do podniesienia na jeszcze wyższy poziom swoich kwalifikacji, a tym samym dobrze przygotują się do następnego okresu.

Przed II Zjazdem ZMP

Zbliżający się II Zjazd ZMP młodzież nasza wita tysiącami podjętych zobowiązań. Zewsząd napływają meldunki o oszczędności materiałów, zwiększaniu wydajności pracy, podnoszeniu urodzajów płodów rolnych i inne.

Podobnie jak młodzież w cywilu, zetempowcy w wojsku wzmagają swe wysiłki w szkoleniu i służbie, by godnie uczcić II Zjazd. Dla zetempowców bowiem w wojsku wzmożenie walki o zwycięstwo socjalizmu oznacza jeszcze bardziej wzorowe i ofiarne wypełnianie swych obowiązków służbowych, wszechstronny rozwój przodownictwa w wyszkoleniu bojowym i politycznym, umacnianie dyscypliny wojskowej i gotowości bojowej oddziałów.

Szczególnie cenne i godne naśladownictwa są postanowienia ZMP-owców koła, którego przewodniczącym jest tow. Sikora. Żołnierze — ZMP-owcy zadanie dane przez dowódcę — dotyczące pełnego przygotowania bazy szkoleniowej — przekuwają w czyn. Na specjalnym zebraniu postanowiono utworzyć trzy grupy, które będą wykonywały poszczególne prace. I tak grupa ZMP-owca szer. Kucharskiego wykonuje ogródek strzelecki, tow. Kołodzieja naprawia tor przeszkód, natomiast szer. Staszek, Kuryło i inni dekorują świetlicę, gdzie na pierwszym planie umieszczone jest hasło: „II Zjazd ZMP powitamy bardzo dobrymi wynikami w szkoleniu".

Odmienny rodzaj postanowień powzięli zetempowcy N-tego pododdziału czołgowego, gdzie pracą ZMP kieruje tow. Steinke. Na zebraniu koła, na które zaprosili dowódcę pododdziału korzystając z jego doświadczenia i wskazówek postanowili przy przygotowaniu wozów bojowych do eksploatacji zimowej zaoszczędzić: 50 kg kalipsolu, 50 kg. oleju gazowego oraz 45 kg. oleju przekładniowego. W przeobrażeniu postanowień w czyn przodują zetempowcy: Arczyński, Krupa, Zarzycki. Za ich przykładem poszli niezrzeszeni żołnierze osiągając dobre wyniki w oszczędności materiałów, jak kol. Kobierz, który osobiście zaoszczędził wiele kilogramów cennych smarów i materiałów pędnych.

Podobnymi czynami chcą uczcić II Zjazd ZMP-owcy kół, których pracą kierują towarzysze Ziółko i Zając. Koła te przy pomocy swych dowódców opracowały plan pracy, który uwzględnia wiele prac gospodarczych — między innymi postanowiono naprawić poza planem napraw trzy samochody, odnowić kuźnię i halę napraw oraz zaoszczędzić 80 kg smarów. Osiągnięcia takich zetempowców, jak Gniadka, Langego, Godzicha i innych zachęcają pozostałych członków koła i żołnierzy niezrzeszonych do ofiarnej pracy.

Tych kilka przykładów świadczy o tym, że i zetempowcy, żołnierze naszego ludowego wojska, powitają II Zjazd nowymi osiągnięciami w szkoleniu i służbie, oddając wszystkie swe siły, wiedzę i energię w walce o wzrost potęgi i bezpieczeństwa naszej ludowej Ojczyzny.

ppor. Surowiecki

W trosce o bazę szkoleniową

Należyte przygotowanie bazy wyszkoleniowej jest jednym z ważnych czynników wpływających na wysoki poziom wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego. Zetempowcy w pododdziale oficera Gałęzy właściwie zrozumieli to zagadnienie i na zebraniach zetempowskich postanowili pod kierunkiem oficerów należycie przygotować sale wykładowe, aby przyszli elewi mogli już z chwilą rozpoczęcia nowego roku szkolnego w pełni korzystać ze sprzętu znajdującego się w estetycznie urządzonych salach.

Zetempowcy z koła tow. Szewczyka postanowili za zgodą dowódcy urządzić salę napędu. Z zapałem zabrali się do pracy. Wybielono ściany, naprawiono i odmalowano sprzęt — stoły, taborety i ławy. Odmalowano również pomoce szkolne, poszczególne części, zespoły pojazdów mechanicznych, porobiono napisy z krótką charakterystyką poszczególnych części, aby młodzi elewi łatwiej mogli opanować dany sprzęt.

Najwięcej pracy w urządzeniu tej sali włożyli tacy zetempowcy, jak kaprale Bramer Brzóska, Szupkie, Mrzygłód i inni, którzy rozumieją, że jest to ich realny wkład dla uczczenia II Zjazdu ZMP.

W urządzeniu sali nauki jazdy wyróżnili się tacy zetempowcy, jak kaprale Ćwikliński, Różalski, Tomza i Boruciński, którzy każdą wolną chwilę poświęcili na jej przygotowanie.

Zetempowcy w wykonanie powziętych prac włożyli wiele starań gdyż rozumieją, że przygotowując należycie sale wykładowe stwarzają dogodne warunki do nauki młodym żołnierzom, pomagając w ten sposób podnieść gotowość bojową wojska. Jednocześnie swą pracą włożoną w przygotowanie bazy szkoleniowej powitają II Zjazd Związku Młodzieży Polskiej.

ppor. Orłowski

„Mój samochód świadczy o mnie"



St. szer. Krupa Andrzej, którego widzicie na zdjęciu, to przodujący ZMP-owiec N-tego oddziału naszej służby. Jego „Star-20" jest zawsze wzorowo utrzymany, sprawny technicznie i gotowy do wykonania każdego zadania. Dowódca więc często stawia zarówno kierowcę jak i jego samochód za wzór, mówiąc, że jest on kierowcą, który w pełni realizuje hasło Saja: „Mój samochód świadczy o mnie". Ostatnio st. szer. Krupa za wzorową eksploatację swego samochodu oraz przodownictwo w nauce, pracy i dyscyplinie otrzymał odznakę „Wzorowy Kierowca".

Z żołnierskiej służby kierowcy

OTRZYMALI POZWOLENIE WYSOKIEJ KATEGORII NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Dowództwo naszego oddziału umożliwiło żołnierzom - kierowcom zdanie egzaminów na prawa jazdy wyższej kategorii jeszcze przed odejściem do rezerwy.

Egzaminy nie sprawiły kierowcom trudności, gdyż przez cały okres służby wojskowej z zapałem opanowywali wiedzę fachową zarówno w teorii jak i w praktyce. Na szczególne wyróżnienie podczas egzaminu z dziedziny budowy pojazdów mechanicznych zasłużył st. szer. Bajon, natomiast na pytanie o przepisach ruchu kołowego najlepiej odpowiadał kpr. Mróz. Z kolei nastąpił egzamin praktyczny z prowadzenia samochodów. Tu najlepszą ocenę uzyskał kpr. Staniec.

Ogólnie biorąc, egzamin z wynikiem bardzo dobrym zdali kpr. Mróz, kpr. Olejniczak, szer. Knopik. Jeszcze w wojsku otrzymali oni prawa jazdy I i II kategorii, aby rozpocząć pracę na odcinku cywilnym Kierowcy-rezerwiści, których wychowało ludowe wojsko, wypełnią zaszczytne zadania związane z budową socjalistycznej Ojczyzny.

st. szer. B. Jaskółka

POMAGAJĄ SOBIE WZAJEMNIE

Niezmiernie ważną w czasie wykonywania pracy jest wzajemna koleżeńska pomoc kierowców. Koleżeństwo takie pomaga szybciej i sprawniej przygotować nasze pojazdy mechaniczne do czekających ich zadań. Przykładem tego jest st. szer. Seniuk, który chętnie pomaga młodym kolegom. Po ukończeniu pracy przy swoim samochodzie, śpieszy z pomocą któremuś z kolegów, by wspólnie usunąć jakieś niedomaganie.

Ostatnio, podczas przygotowania samochodów do eksploatacji zimowej, st. szer. Seniuk szczególnie przejawiał swoje głęboko zrozumiane koleżeństwo, a inni, biorąc z niego wzór, także nie pozostawali w tyle.

kpr. Z. Żyłka

WZOROWY KIEROWCA

W pododdziale panuje cisza. Po pracowitym dniu żołnierze spoczywają w głębokim śnie, czuwa tylko służbowy kompanii. Zadzwonił telefon; służbowy uniósł słuchawkę. — Natychmiast zbudzić kierowcę — szer. Demianiuka — i powiedzieć, żeby niezwłocznie podjechał pod izbę chorych — rozległ się w słuchawce głos dyżurnego lekarza.

Po kilku minutach samochód mknął już drogą wioząc chorego do szpitala.

Ciężka, lecz zaszczytna jest praca kierowcy samochodu sanitarnego, bowiem od sprawności technicznej jego pojazdu niejednokrotnie zależy życie człowieka. Rozumie to szer. Demianiuk, który ze swych obowiązków wywiązuje się bardzo dobrze, dba o powierzony mu samochód i jest pewny, że nie zawiedzie go.

szer. T. Łatyński

Dobrze przygotowali się do jesienno-zimowej eksploatacji

Okres jesienno-zimowej eksploatacji w jaki wkracza obecnie nasza służba obfituje w wiele trudności, które zmuszają kierowców do wzmożenia swej pracy związanej z przygotowaniem samochodów do zimy. Jedynie doświadczony kierowca i właściwie przygotowany przez niego samochód potrafią zapewnić normalną eksploatację pojazdów w tym okresie i uniknąć uszkodzeń i przerw w pracy pojazdów mechanicznych przynoszących gospodarce narodowej poważne straty.

Na zdjęciach zamieszczonych niżej przedstawiamy fragmenty kontroli z N-tego oddziału, która wykazała, że jego pojazdy zostały dobrze do tego okresu przygotowane, a kierowcy należycie opanowali zasady prowadzenia i eksploatacji pojazdów w warunkach jesienno-zimowych.








Oddając swoje głosy na kandydatów Frontu Narodowego, głosujemy za rozkwitem naszej Ojczyzny jej niepodległością i pokojem, za jednością naszego narodu w obliczu jego historycznych zadań.

UCZCIWOŚĆ i PRAWDOMÓWNOŚĆ
ważne cechy żołnierza-kierowcy

Patriotyzm, męstwo, odwaga, prawdomówność i uczciwość — oto zalety właściwe naszym żołnierzom, którym naród powierzył najdroższą sprawę — obronę granic, obronę pokoju. Być godnym wielkiego zaufania narodu, uczciwie i sumiennie pełnić żołnierskie obowiązki — jest to samo, co postępować zgodnie ze złożoną przysięgą, przestrzegać regulaminów i przepisów służbowych. Wszystko to powinno cechować nas, żołnierzy służby samochodowej.

Z doświadczeń Wielkiej Wojny Narodowej wiemy, jakie ogromne znaczenie ma uczciwość, szczerość i prawdomówność na polu walki. Szczery i prawdziwy meldunek pozwala dowódcy na powzięcie właściwej decyzji, a więc i na odpowiednie działania oddziałów. Natomiast meldunek fałszywy, nie zgodny z prawdą, powoduje nie wykonanie zadań bojowych, a co gorsza — może doprowadzić do niepotrzebnych strat.



„Patrz na mnie i rób tak jak ja" — oto najlepsza metoda wychowawcza. Dlatego podoficer, który chce nauczyć żołnierzy uczciwości i prawdomówności, sam powinien być tej uczciwości i prawdomówności wzorem — mówi do przyszłych wychowawców młodych żołnierzy oficer Winnicki. Od lewej siedzą kaprale: Plewa, Baryla, Trzaskawka, Luch, Bacela i Olejak.

Uczciwość i prawdomówność ma ogromne znaczenie nie tylko podczas wojny. Walory te potrzebne są również i w czasie pokoju, zwłaszcza nam, żołnierzom służby samochodowej. Charakter naszej służby bardzo często zmusza kierowcę pracować poza garnizonem, z dala od swego oddziału macierzystego, nie mając stałej opieki ze strony jego dowódcy. I właśnie w tej sytuacji, w tych trudnych okolicznościach, będąc znanym na własne siły każdy kierowca, jako uczciwy i wierny przysiędze żołnierz, obowiązany jest pracować sumiennie, by z honorem wykonać powierzone mu zadanie. A jeżeli się zdarzy jakiś błąd, jakieś niezgodne z regulaminem postępowanie dotyczące bądź eksploatacji samochodów, bądź przepisów o ruchu kołowym, to wtedy musi zawsze powiedzieć szczerą prawdę dowódcy, bez obawy jakichkolwiek następstw, gdyż taka właśnie prawdomówność jest też swego rodzaju odwagą w postępowaniu uczciwego żołnierza.

Albo weźmy dla przykładu spóźnienie z przepustki. Rzecz jasna, że dobremu żołnierzowi — kierowcy nie powinno to się nigdy zdarzyć, ale gdyby się zdarzyło, trzeba mieć odwagę zameldować prawdziwy, a nie zmyślony powód spóźnienia, przyznać się do winy, przyrzec dowódcy poprawę i nigdy już więcej tego błędu nie popełniać.

Zdarzają się jeszcze wypadki, co prawda bardzo rzadko, że kierowca, wracając do parku ma uszkodzony ten lub inny zespół samochodu. Zamiast tego żeby zameldować swemu dowódcy prawdę o wypadku, stara się wszelkimi sposobami wykręcić się, podając niezgodne z prawdą dane i przedstawiając sytuację w zupełnie innym świetle. Taki kierowca postępuje wbrew regulaminom wojskowym, wbrew rozkazom Ministra Obrony Narodowej. Każdy żołnierz — kierowca powinien zawsze pamiętać i postępować wg zasady:

— Jeżeli popełniłeś jakiś błąd — nie ukrywaj go, mów szczerze i zawsze prawdę, co pomoże ci naprawić go i uniknąć powtarzania w przyszłości.

Każdy żołnierz — kierowca powinien rozumieć, że rozkaz przełożonego, wydany zgodnie z regulaminem, jest rozkazem Ojczyzny opartym na zaufaniu do podwładnych, jako świadomych żołnierzy. Dlatego świętym obowiązkiem podwładnego jest okazać się godnym tego zaufania, uczciwie i nienagannie wykonywać rozkazy bez względu na trudności i okoliczności.

Każdy dowódca obowiązany jest wychowywać żołnierzy — kierowców w duchu szczerości i prawdomówności. Trzeba uczyć żołnierzy pełnić służbę wojskową zgodnie ze złożoną przysięgą i regulaminami. Wychowawcy, to znaczy oficerowie i podoficerowie, powinni systematycznie kontrolować wykonanie swoich rozkazów oraz sprawdzać, czy obowiązki służbowe są należycie przez kierowców pełnione.

Poprzez dokładne sprawdzanie każdego wydanego kierowcy rozkazu, przez to, że sami będą dla niego wzorem uczciwości i prawdomówności, najlepiej dopomogą żołnierzom naszej służby w wyrabianiu w sobie ważnych cech żołnierskich jakimi są — uczciwość i prawdomówność.

przed 10-ciu LATY

Trudne i odpowiedzialne zadania stały przed specjalistami samochodowymi I i II Armii WP w latach walk z faszystowskim okupantem. Podczas gdy często nieopodal grzmiały wystrzały i rozrywały się nieprzyjacielskie pociski, mechanicy samochodowi naszej służby odpowiedzialni za utrzymanie pełnej sprawności technicznej pojazdów, pracowali z ogromnym poświęceniem. Niejednokrotnie w zupełnie prostych warunkach w zależności od sytuacji bojowej, w szopie wiejskiej czy na leśnej polance przeprowadzali oni naprawę sprzętu lub dokonanywali przeglądów technicznych. Pomimo tego sprzęt samochodowy pierwszych jednostek naszego ludowego wojska był zawsze sprawny i niezawodnie wykonywał wszelkie bojowe zadania.



Na zdjęciu: mechanicy — frontowcy dokonują wymiany części w silniku samochodowym w lesie pod Otwockiem.

Bierzmy z niego przykład

Gdyby kierowców N-tego pododdziału st. szer. Dziobka czy szer. Kaczmarka zapytać czym jest dla nich st. sierż. Wojciechowski, napewno nie od razu znaleźliby odpowiedź na to pytanie.



St. sierż. Wojciechowski

Ale kiedy przy samochodzie mają jakieś trudności czy też kiedy przyjdzie im wykonać trudne zadanie, wtedy bez pomocy st. sierż. Wojciechowskiego ani rusz.

Bo też Wojciechowski z zawodu ślusarz - mechanik, z praktyki doświadczony kierowca wojskowy i specjalista samochodowy, na każdą trudność znajdzie radę i pomoże w każdej sytuacji. Wiedzą o tym kierowcy pododdziału. Z całą otwartością i pełnym zaufaniem zwracają się więc do niego o pomoc, oczywiście tylko wówczas, gdy sami już nie mogą sobie poradzić.

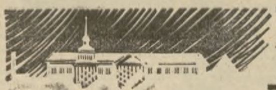
Przebieg wojskowej służby Wojciechowskiego jest następujący:

Kiedy Armia Radziecka i walczące u jej boku oddziały Wojska Polskiego po przekroczeniu Wisły zbliżały się szybko do Odry, ostatniej przegrody wodnej zagradzającej dostęp do Berlina — kończył 3-miesięczny kurs kierowców. Gdy toczyły się ciężkie boje o Odrę i Wał Pomorski był już kierowcą. Prowadząc samochód to w składzie kolumny, to w pojedynkę przemierzał tereny między Wisłą i Odrą przewożąc na front amunicję, zaopatrzenie lub żywność.

Całe swoje bogate doświadczenie zdobyte na tych frontowych drogach wykorzystuje następnie Wojciechowski w macierzystej jednostce, gdy wiosną 1946 roku powraca do Łodzi. Tu, mimo że pełni różne funkcje, głównym jego zadaniem jest szkolenie młodych kierowców, do czego zresztą ma szczególne zamiłowanie. Nie jeden wzorowy kierowca wychodzi w tym czasie spod jego ręki.

Na obecnie zajmowanym stanowisku gdzie trzeba być kierowcą i warsztatowcem, dyspozytorem i zaopatrzeniowcem, Wojciechowski radzi sobie doskonale. A poto, by jeszcze lepiej wykonywać swoje zadania dokształca się wieczorami. Zamiarem jego jest po ukończeniu wieczorowej szkoły ogólnokształcącej (uczęszcza do 10 klasy) wstąpić do Technikum Samochodowego. Znając jego pilność, systematyczność i gorliwość w pracy nad sobą wierzymy, że zamiar swój doprowadzi do końca.

2)



DROGA

Do prowadzenia pojazdów w warunkach zimowych kierowcy i traktorzyści radzieccy przygotowani byli dobrze. Lecz trasa, na której obecnie przyszło im prowadzić swoje wozy, była stokroć trudniejsza od tych wszystkich, na których jeździli dotychczas. Nie zlękli się jednak trudności ani przeszkód na drodze lodowej, lecz pokonywali je przy ofiarnej pomocy swych najbliższych towarzyszy — żołnierzy regulujących ruch.

Bo też żołnierze regulujący ruch na drodze lodowej pełnili nadzwyczaj ważną i odpowiedzialną służbę.

W dzień i w nocy obserwowali oni ruch na trasie, wpatrywali się w lód, znali jego kaprysy. Jak lekarze wsłuchiwali się w uderzenia pulsu drogi lodowej. Jeśli w przeciągu dłuższego czasu nie było widać na trasie samochodów — to wiedzieli, że gdzieś tam utworzył się zator, który, niby korek, zatkał trasę i uniemożliwił normalny ruch. A zator — to strata paliwa, to wstrzymanie transportu żywności, której z niecierpliwością oczekuje Leningrad. Jeżeli ukazało się na lodzie zdradliwe pęknięcie, żołnierze regulujący ruch szli drogą okrężną i na tę drogę kierowali samochody. W ciemną noc, podczas śnieżnej zamieci oświetlali promieniami swych latarni trasę, niby latarniami morskimi. Jeśli utworzyło się skupisko samochodów, rozprowadzali je w różne strony, aby zapobiec katastrofie. Uważali, aby samochody jechały prosto w kierunku swej bazy, nie nadkładając drogi. Jednym słowem żołnierze regulujący ruch byli zawsze odważni, zdecydowani, a w ciężkich chwilach ich pomoc przynosi ulgę kierowcom.

Pewnego dnia zdarzyło się, że pod naporem ostrego porywistego wiatru, pękł lód i otworzyły się złowrogie szczeliny. Lunęła w nie woda i zalała trasę na odcinku starszego sier. Klinszowa. Mknął po niej wtedy naładowany ciężarowy samochód. Kierowca ostro zahamował; pędzący za nim drugi samochód nie zdążył jednak skręcić i nastąpiło zderzenie, które spowodowało na drodze zator. Lód pod olbrzymim ciężarem naładowanych samochodów zaczął pogrążać się w wodzie, pociągając za sobą cenny ładunek.



Pierwszy rzucił się w lodowatą toń st. sierżant Klinszow, jak był — w walonkach. Za jego przykładem poszli inni towarzysze. Przenikał ich kłujący mróz. Zlodowaciała odzież utrudniała ruchy, żołnierze jednak pracowali z nadzwyczajnym samozaparciem. Pracowali dopóty, dopóki nie uratowali samochodów i ładunku, dopóki nie rozpoczął się normalny ruch na trasie.

St. sierżant Klinszow pozostał na swoim posterunku. Stał w zimnej wodzie w zlodowaciałych walonkach i kierował ruchem na drodze tak długo, aż nie nastąpiła zmiana warty.

W ciągu całej zimy trwała również wytężona praca personelu lekarskiego i sanitariuszy, którzy po bohatersku pracowali na swoich posterunkach.

W czasie strasznych ciemnych nocy, kiedy srożyła się nad jeziorem wichura, nieraz wyłaniał się z mroku przed zmęczonymi, prawie zamarzającymi żołnierzami siłacz Denisław Aminow, znany sanitariusz jednego z etapów. Barczysty, postawny wyprowadzał błądzących na drogę. Orkan śnieżny zasypywał tych, którzy siadali aby odpocząć. Kiedy ogarniało ich zdradliwe znużenie, kleiła powieki senność, Denisław Aminow podnosił ich, dodawał im odwagi i prowadził do namiotu, by się ogrzeli. Innych, zupełnie zdrętwiałych, nacierał śniegiem, zarzucał sobie na plecy i zanosił do namiotu sanitarnego, gdzie z oddaniem pomagał lekarzowi przywracać im życie.

Kiedy ludzie odzyskiwali przytomność nie było już przy nich Denisława Aminowa. Odchodził, nie podając uratowanym nawet swego nazwiska. Patrząc na wielkie mocne ręce tego bohatera, radowało się serce.

— Iluż ludzi radzieckich uratowały te ręce?

* * *

Mijały noce i dnie wytężonej, ofiarnej pracy na drodze życia. Bez przerwy przemierzały jej lodową trasę kolumny samochodowe. Aż przyszedł luty 1942 r. Pewnej nocy rozszalała się na trasie śnieżna zawieja. W czasie największego jej nasilenia wyszedł z namiotu sierżant Alin Achmiedczyjew i stanął na warcie na niebezpiecznym odcinku drogi. I chociaż tej nocy nie pełnił on dyżuru, jednak przepracował długie godziny na siarczystym mrozie. W czasie tej szalejącej nocnej zamieci patrolowali na trasie traktorzyści i robotnicy drogowi, wytyczali drogi objazdowe, przepychali ugrzęźnięte ciężarowe samochody. Wicher wył, śnieg wirował i zaślepiał oczy. Lodowate zimno zapierało oddech, ręce kostniały. W tym właśnie czasie wróg dokonywał okrutnego ostrzeliwania trasy. Wszędzie czaiła się śmierć. Ale nie o niej myśleli wtedy żołnierze. Myśleli o tym, że tam, w okrążonym mieście, setki tysięcy ludzi czeka na przewożoną przez nich żywność i amunicję. Toteż kiedy pocisk nieprzyjacielski zburzył most przerzucony przez szczeliny na lodzie, na drodze słychać było nadal sygnały kolumn samochodowych. W nieprzejrzanym chaosie zamieci i orkanu, żołnierze z zimną krwią przystąpili do odbudowy mostu. Nie przebrzmiały jeszcze salwy dział wroga, a już przynosili belki, rąbali podpórki. Pracą kierował major Mażajew. Oczy miał czerwone wskutek nieprzespanych nocy. Nieraz brał siekierę i pracował z zapamiętaniem, a kiedy w czasie pracy znikał, wszyscy wiedzieli, że w tej chwili jest w innym niebezpiecznym miejscu, gdzie czekają na jego rady i rozkazy. A kiedy znowu wyłaniał się z mroku ludziom zdawało się, że dowódca w ogóle stąd nie odchodził...

* * *

...Sierżant Szafrański, który przyszedł drogą lądową i zamieszkał wraz z innymi w niewielkim namiocie, miał na sobie ładny i czysty kożuszek. Towarzysze zauważyli, że nowy sierżant swój kożuszek oszczędzał, chociaż było to niezwykle trudne na stacji benzynowej, gdzie bezustannie zatrzymywały się samochody, a zasmarowani kierowcy biegli do namiotu, aby się ogrzać. Toteż wielu odnosiło się do niego z niechęcią i traktować go powściągliwie.



Kpr. Bober Stefan dobrze wywiązuje się ze swych obowiązków — d-cy drużyny. Po ustawieniu w parku tego ostatniego samochodu, uda się do świetlicy, by porozmawiać z kolegami na temat zbliżających się wyborów

W naszej świetlicy

Zbliża się 5 grudnia — dzień wyborów do rad narodowych, nowych organów władzy ludowej. Już od wielu tygodni przez cały nasz kraj przechodzi fala zebrań wyborczych, na których miliony robotników i chłopów, szerokie rzesze pracowników umysłowych i rzemieślników — mężczyzn, kobiet i młodzieży mówią o tym, jak wiele zmieniło się już na lepsze, co jeszcze jest złe i utrudnia im życie i co trzeba zrobić, żeby było lepiej człowiekowi pracy w jego gromadzie, dzielnicy, powiecie — w całym naszym państwie. Z tych to właśnie myśli, rozważań i narad powstaje jeden wielki program — program Frontu Narodowego.

Żołnierze ludowego Wojska Polskiego, którym Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zagwarantowała pełne prawo wyborcze w akcji tej biorą, oczywiście, bardzo aktywny udział. W klubach wojskowych, w świetlicach oddziałów i pododdziałów do późnych godzin nocnych omawiają żołnierze wszystkie interesujące ich problemy oraz zapoznają się z kandydatami i programami wyborczymi z ich terenu. Kilka fragmentów z takiej właśnie świetlicy przedstawiamy poniżej.

Kiedy zetempowcy oddziału dowiedzieli się o wyznaczeniu dużej świetlicy na lokal Obwodowej Komisji Wyborczej, postanowili przygotowanie, urządzenie i dekorację świetlicy wziąć na siebie. W tym celu, na specjalnie zwołanym zebraniu, wybrano 10-osobową ekipę, której powierzono wykonanie wszystkich związanych z tym prac, zgodnie z zatwierdzonym uprzednio planem.

Ekipa pracę swoją rozpoczęła od zdjęcia wszystkich dekoracji oraz usunięcia tych urządzeń, które okazały się nieprzydatne w przyszłym lokalu Obwodowej Komisji Wyborczej. Następnie podzieliła się na trzy grupy. Pierwsza, na której czele stanął kpr. Lechowicz przystąpiła do wykonania dekoracji lokalu barwami narodowymi, portretami kierowników naszego państwa i godłem państwowym. Druga grupa zajęła się urządzeniem lokalu. W tym celu, zaraz przy drzwiach wejściowych, umieszczono rząd stołów przeznaczonych do wyłożenia na nich list wyborców, a przed frontową ścianą postawiono stół dla członków komisji oraz umieszczenia na nim urny wyborczej. Wszystkie stoły przykryto pięknym czerwonym płótnem.

Następnie zabrali się do ustawienia efektownie wykonanych kabin, które umieszczono pod jedną ze ścian. Wejście do każdej kabiny zasłonięte zostało swobodnie zwisającą kotarą, a wewnątrz każdej z nich postawiono stoliczek wraz z przyborami do pisania.

Kiedy i te prace były już wykonane, na salę przyniesiono urnę wyborczą, dzieło ZMP-owca Zalewskiego i stolarza oddziału ob. Janickiego oraz tabliczki z nazwami pododdziałów, które ustawiono na stolikach dla zorientowania przybyłych do lokalu żołnierzy, gdzie mają sprawdzić umieszczenie swoich nazwisk na liście i gdzie będą głosować w dniu 5 grudnia.

Wreszcie wzdłuż kabin i stołów położono jeszcze chodniki, a przed stołem komisji piękny dywan i na tym prace ekipy zostały w zasadzie zakończone.

Teraz pozostało jeszcze przygotowanie przyborów niezbędnych do zapieczętowania urny, opakowania kartek wyborczych po zakończeniu głosowania, i przygotowanie zapasowego światła, które to prace powierzono ZMP-owcowi Sadowskiemu oraz umieszczenie nad wejściem do lokalu tablicy z napisem „Obwodowa Komisja Wyborcza Nr...“ i lokal Obwodowej Komisji Wyborczej gotowy był do urzędowania.

SPRAWDZILIŚMY LISTY

Do lokalu prowadzą żołnierzy z daleka już widoczne strzałki z napisem „Do lokalu Komisji Wyborczej“. A przed wejściem do lokalu wisi tablica z nazwiskami dyżurujących członków Komisji oraz godzinami pełnionych przez nich dyżurów.

Dziś np. ma dyżur oficer K. Wchodzących do lokalu żołnierzy przyjemnie uderza jego wnętrze, czyste, miłe, gustownie udekorowane. A przy tym z wszystkiego co jest umieszczone w lokalu bije jakaś powaga i uroczysty nastrój.

Obok programu wyborczego miejscowego Komitetu Frontu Narodowego, na honorowym miejscu widzimy listę kandydatów na radnych, a nad nią napis „Oto Ci, na których głosować będziemy w dniu 5 grudnia“. W lokalu wisi również pięknie wykonana fotogazetka pt: „Wczoraj — dziś — jutro“, która obrazuje historyczne przemiany, jakie zaszły w naszym kraju, w okresie istnienia władzy ludowej oraz perspektywy rozwojowe na przyszłość.

Na stołach przykrytych czerwonym płótnem wyłożone są listy wyborców. Co chwila do dyżurującego przy nich członka komisji podchodzi któryś z żołnierzy, by sprawdzić czy nie został pominięty w spisie i czy nie popełniono jakiegoś błędu w danych personalnych. Właśnie sprawdza listę szer. Dudziak Stanisław, kierowca motocykla M-72. I dobrze że sprawdza, bo okazuje się, że na liście figurował on jako Dudzik Stanisław. Nieścisłość tę usuwa natychmiast dyżurujący członek komisji, a Dudziak już bez trudności będzie mógł oddać swój głos w dniu wyborów.

Tak samo jak szer. Dudziak sprawdziło jeszcze tego dnia swoje nazwiska na liście wielu żołnierzy oddziału, a braki czy nieścisłości, które tu i ówdzie zaistniały, zostały natychmiast usunięte, przy czym do list wprowadzono odpowiednie poprawki. Do dnia, w którym sprawdzał listę szer. Dudział przeszło 80% żołnierzy oddziału uprawnionych do głosowania sprawdziło już swoje nazwiska. Świadczy to między innymi o wielkim zainteresowaniu żołnierzy wyborami oraz o tym, że sprawa wyborów do Rad Narodowych jest również bliska każdemu żołnierzowi naszego ludowego wojska.

ZAPOZNALIŚMY SIĘ Z PROGRAMEM WYBORCZYM

W dniu dzisiejszym, w świetlicy, zebrał się znów cały nasz oddział, by wysłuchać pogadanki oficera K. na temat: „Poznajemy ordynację wyborczą“. Na sali panuje zupełna cisza. Żołnierze z wielkim zainteresowaniem słuchają słów prelegenta, który wyjaśniając zasadę powszechnego, równego, bezpośredniego i tajnego głosowania w grudniowych wyborach do rad narodowych, opowiada żołnierzom jednocześnie o tym, jaka to była „powszechność“ wyborów samorządowych w Polsce Radziwiłłów, Lubomirskich i Wierzbickich, kiedy przez podwyższenie granicy wieku wyborców do lat 24, za jednym zamachem pozbawiono prawa głosu 1,5 miliona obywateli, w tym całą młodzież, no i żołnierzy, którzy w ogóle pozbawieni byli prawa głosu.

Przechodząc następnie do omawiania zasady równości stwierdza, że w ordynacji wyborczej kapitalistycznej Polski zasada równości istniała. A także... Tylko że burżuazyjni autorzy tej „równości“ postarali się już o to, by ona służyła wyłącznie im samym. Sposobów na to mieli wiele. Od prześladowań kandydatów robotniczo-chłopskich do unieważnienia komunistycznych list. Od osławionej „geografii“ czy „arytmetyki“ wyborczej do naznaczenia komisarycznych zarządów tam, gdzie zwyciężył jednolity front komunistów i socjalistów (jak było np. w Łodzi w 1936 r.).

Nie lepiej było, oczywiście, w Polsce kapitalistyczno-obszarniczej, a obecnie jest jeszcze w wielu państwach burżuazyjnych z zasadą „bezpośredniości“ — stwierdza z kolei oficer. Podczas gdy u nas — w Polsce Ludowej — wyborca bezpośrednio wpływa na wytypowanie kandydatów na radnych i bezpośrednio na nich głosuje, w wielu państwach burżuazyjnych wyborca wybiera najpierw t. zw. elektorów, a ci dopiero wybierają posłów czy radnych, których wyborcy na oczy nie widzieli.

W porównaniu z tymi gwałcącymi swobodę wypowiadania się wyborców metodami państw kapitalistycznych, nasze wybory do rad narodowych — stwierdza na zakończenie oficer K. — są zarówno według ordynacji jak i w praktyce prawdziwie powszechne, równe, bezpośrednie i tajne .

O tym, że tak jest naprawdę, mówili już sami żołnierze w szerokiej dyskusji, jaka wywiązała się po referacie, a która zakończyła się dopiero późnym wieczorem.

BĘDZIEMY GŁOSOWAĆ

Zgodnie z Konstytucją Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, która zagwarantowała żołnierzom bierne i czynne prawo wyborcze do Sejmu i rad narodowych, pójdziemy w dniu 5 grudnia br. do urn wyborczych, by wraz z milionami obywateli naszej Ojczyzny wybrać do rad narodowych najbardziej zasłużonych żołnierzy i najlepszych synów klasy robotniczej, chłopstwa pracującego i inteligencji pracującej. Ponieważ w toku kampanii wyborczej dokładnie zapoznaliśmy się z programem Frontu Narodowego, ponieważ dobrze są nam znani kandydaci naszego obwodu wyborczego składać będziemy nasze głosy w całkowitym przeświadczeniu, że zrobiliśmy wszystko, aby do rad narodowych wybrać najlepszych ludzi, którzy w naszym imieniu sprawować będą sprawiedliwe rządy na wsi, w mieście, w powiecie i województwie.



W oddziale oficera K. żołnierze sprawdzają listy wyborcze w lokalu Obwodowej Komisji Wyborczej.

Po wybraniu takich ludzi do rad my, żołnierze ludowego wojska, które naród wyposażył w to wszystko, co jest niezbędne dla obrony Polski Ludowej i stałego wzmacniania potęgi naszych Sił Zbrojnych, spokojni o losy kraju, wszystkie nasze siły i zdolności będziemy mogli poświęcić wypełnieniu trudnego, odpowiedzialnego, ale jakże zaszczytnego zadania jakim jest ochrona pokojowej pracy, spokoju i bezpieczeństwa naszego narodu.

ŻYCIA



Pewnej nocy rozpętał się na trasie orkan. Wściekły wicher parł na lód, który pod jego naporem pękał. Po tafli lodowej mknął w tym czasie samochód, w którym siedziały zziębnięte kobiety i dzieci. Nagle, wskutek zarzucenia, samochód potoczył się w szczelinę i zaczął tonąć. Kobiety i dzieci znalazły się w lodowatej wodzie. Na krzyk tonących zbiegli się żołnierze regulujący ruch. Był między nimi i sierżant Szafrański, który bez namysłu zdjął swój kożuszek i położył starannie na suchym miejscu. „Rzeczy mu są droższe niż ludzie“ — dały się słyszeć tu i owdzie wypowiedzi pod jego adresem. W tym momencie stało się coś nieoczekiwanego. Sierżant zbliżył się do szczeliny i skoczył w lodowatą głębię. I kiedy inni ratowali kobiety, on, nurkując po bohatersku, wynosił z wody tonące już dzieci. Wyratował wszystkie. Po wyjściu z wody nie patrząc na to, że kłujący mróz natychmiast skuł jego odzież, że lodowa maska zastygła na jego twarzy schwycił szybko swój ciepły puszysty kożuszek i starannie okrył nim uratowane dzieci. Potem posadził je do samochodu, który nadjechał i sam odwiózł do namiotu, aby się ogrzały. Był siny i drżał, chociaż starał się zachować dzielnie. Na jego twarzy malowało się zadowolenie i szczęście. A oczy były wilgotne nie tylko od wody... Przecież uratowane maleństwa były bardzo podobne do jego Miszy, Wari i Iwana.

• • •

Minęła zima. Pohula sobie teraz Ładoga: Eh... Na trasie dogasał rytmiczny huk samochodów. Na drodze stała woda, maszyny zarzucały. Kompanie przesuwano w inne miejsce. Tylko w czasie nocy wiosennych więcej widać było na jeziorze świateł kursujących samochodów.

Pozostawały godziny, ostatnie godziny życia lodowej drogi. Trzeba było przerzucić na zachodni brzeg to wszystko, co podwoziły transporty kolejowe. Kierowcy samochodów muszą liczyć się z czasem. Stacje benzynowe i kuchnie należało zbliżyć do trasy. Ani metra bezcelowych kursów, ani chwili zbędnego postoju.

Heroizm tych ludzi po prostu zdumiewał. Kontynuowali ofiarnie swą pracę, chociaż każdy krok na trasie lodowej krył w sobie niebezpieczeństwo dla życia. Droga lodowa dobiegała kresu swego istnienia. Pod gorącymi promieniami słońca buchała od niej para, lody rozstępowały się, a nad brzegiem unosiły się tumany kurzu nad nagrzaną, wymoszczoną kamieniami szosą.

Żołnierze jednak nie poddawali się. W ciągu długiej zimy przerzucili do Leningradu miliony pudów zboża, mięsa, kaszy, cukru, ryby, benzyny, węgla amunicji. Z drugiej strony miasto — żołnierz w czasie najcięższych dni blokady przysyłało nadal krajowi maszyny, broń i wyroby metalowe: żołnierze-kierowcy przewozili troskliwie po lodzie z Leningradu na wschód upominki dla kraju, dla bohaterskich obrońców stolicy.

Tutaj przeszły przez trasę grupy partyzanckie z okupowanych rejonów obwodu leningradzkiego. Bohaterscy kołchoźnicy, oderwani przemocą od matki Ojczyzny ani na chwilę nie uważali się za pokonanych. Na zapleczu wroga walczyli za wspólną sprawę. Poprzez ogień, zasieki z drutów kolczastych przedzierali się do Ładogi, aby dostarczyć Leningradowi chleba. Żołnierze drogi lodowej widzieli wszystko i to nauczyło ich patrzeć dalej i myśleć głębiej. Pamiętali o ludziach, którzy przetrwali ciężką zimę w oblężonym mieście i obecnie w trosce o nich walczyli o każdy kilometr drogi i o każdą garstkę nasion do zasiewów.

• • •

24 kwietnia jezioro rozbrzmiewało hukiem — pękał lód, a u brzegu niby mrowisko roili się ludzie. Na własnych barkach wynosili z lodu ostatnie kilogramy drogocennego ładunku — pierwszomajowe upominki dla leningradczyków. Na twarzach żołnierzy widniała radość.

Tego dnia o godz. 3 popołudniu szły po lodzie dwa samochody osobowe. Zatrzymały się na środku jeziora. Z samochodu wyszedł generał Afanasyj Szyłow i jego zastępca płk Józef Szykin. Generał pozostawał na wschodzie, pułkownik wracał na zachód. Długo patrzyli sobie w oczy, obaj silni, odważni, osmaleni przez wiatry i mrozy Ładogi. Przypuszczalnie, a może na pewno przypomnieli sobie siarczyste mrozy, ciemne noce, zawieje — wszystko to, co wspólnie przeżyli na lodowej drodze. Wszystkie swe siły składali w ofierze, by wypełnić nakaz Ojczyzny i Partii. I oto teraz minęły dni zimy — nastały ostatnie chwile lodu. Generał i pułkownik mocno uścisnęli sobie ręce i pożegnali się.

Samochód pułkownika ruszył naprzód po lodzie. Lód chwiał się i drżał. Kierowca bacznie go obserwował. Za odjeżdżającym samochodem zdejmowano posterunki. Odchodzili pracownicy drogowi i żołnierze regulujacy ruch. Za ostatnim samochodem schodzili na brzeg.

Zamykała się magistrala lodowa i wszystkie serca przeszywał ból. Każdy, kto opuszczał lód myślał:

„Żegnaj, Ładoga! Żegnaj, drogo lodowa. Do nowego spotkania przyjaciele, żołnierze trasy lodowej“.

A na wysokim brzegu lśniła szeroka tarcza. Wszyscy, którzy wychodzili na drogę, czytali z miłością i wzruszeniem znajome, pełne głębokiej treści słowa z listu inicjatora i organizatora „Drogi życia“ Andrzeja Żdanowa:

„Nigdy nie zapomni Ojczyzna i Leningrad o waszym ciężkim trudzie“.

KONIEC





Na sali WYKŁADOWEJ

Szkolenie we wszystkich oddziałach naszego wojska, którego nowy etap rozpoczynamy w tym okresie, posiada zasadnicze znaczenie w procesie kształtowania ideowej postawy wszystkich żołnierzy WP oraz zdobywania przez nich wiedzy politycznej, wojskowej i fachowej. Zajęcia szkoleniowe nie tylko mobilizują żołnierzy do zwiększania wysiłków i podniesienia gotowości bojowej wojska, ale przede wszystkim konkretnie pomagają im w uzyskiwaniu coraz lepszych wyników na każdym odcinku żołnierskiego życia: w dyscyplinie, służbie i pracy.

Dzięki staraniom dowództwa i troskliwej opiece Partii, jaką otoczone jest nasze ludowe Wojsko, we wszystkich oddziałach i pododdziałach wprowadzone



Szkolenie fachowe na sali wykładowej

zostały długofalowe plany szkoleniowe oraz zabezpieczone materiały i baza szkoleniowa. Doświadczeni wykładowcy prowadzić będą naukę, dążąc do uzyskania jak najwyższego poziomu wyszkolenia politycznego, ogólno-wojskowego i fachowego uczących się żołnierzy. Jednakże pomimo dużych wysiłków wykładowców i doskonałych pomocy naukowych, uzyskanie pomyślnych wyników w nauce bez osobistego wkładu starań każdego żołnierza nie będzie możliwe. Dla dobrego wyszkolenia i wychowania żołnierzy nie wystarczy bowiem tylko przekazywanie im materiału szkoleniowego w formie wykładów, pokazów czy pogadanek, a następnie samo sprawdzanie, jak ten materiał został przez nich przyswojony. Bez świadomego, aktywnego i samodzielnego zdobywania wiedzy, bez osobistej pracy samych żołnierzy w czasie wykładów i później nad materiałami podczas nauki własnej — wyszkolenie byłoby mało skutecznie i nie spełniło swego celu.

SAMODZIELNOŚĆ W PRACY — GWARANCJĄ DOBRYCH WYNIKÓW W SZKOLENIU

Samodzielna praca ma duże znaczenie zarówno dla opanowania materiału szkoleniowego, jak i dla ogólnego rozwoju szeregowych i podoficerów. W czasie zajęć szkoleniowych odbywa się proces przyswojenia i opanowania materiału szkoleniowego. Żołnierze w czasie wykładu zapoznając się z pewnym zagadnieniem, notują wszystko co jest istotne i konieczne: zasadnicze dane, sformułowania, przykłady i wzory podyktowane przez wykładowcę. Następnie podczas nauki własnej utrwalają sobie wiadomości nabyte w czasie wykładu oraz rozszerzają i pogłębiają je przez dokładne przestudiowanie materiału szkoleniowego i materiałów uzupełniających. W czasie tych zajęć zdobywają oni i rozwijają umiejętność samodzielnej pracy szkoleniowej, słuchania i notowania wykładów, korzystając z podręczników i samodzielnego zdobywania wiadomości.

Samodzielna praca szeregowych i podoficerów nad materiałem szkoleniowym wyrabia w nich ponadto umiejętności analizowania przeczytanego materiału oraz wyciągania właściwych wniosków.

W czasie samodzielnej pracy żołnierze uczą się sporządzania notatek, co ma wielkie znaczenie dla opanowania materiału. Przyswajając sobie bowiem umiejętność sporządzania notatek, żołnierz uczy się jednocześnie wybierać z wykładu rzeczy najważniejsze. Oczywiście umiejętności sporządzania wartościowych notatek nie można zaszczepić żołnierzom od razu. Nabędą ją oni jedynie w wyniku systematycznej i długotrwałej pracy.

JAK SPORZĄDZAĆ NOTATKI?

Notatki pomagają w lepszym zrozumieniu i trwalszym opanowaniu przerabianego materiału szkoleniowego. Najlepiej prowadzić je w ten sposób, aby można było w przyszłości posługiwać się nimi bez trudu. Dlatego też wielu doświadczonych już w tych sprawach żołnierzy sporządza je atramentem, pismem dużym i czytelnym, na papierze jednego formatu i po jednej stronie kartki — pozostawiając drugą wolną na późniejsze ewentualne uzupełnienia i uwagi.

Notatki swoje najlepiej formułować własnymi słowami. Dosłowne, a więc i szybkie notowanie słów wykładowcy (nawet w tych wypadkach gdy nadąża się z pisaniem) jest szkodliwe, ponieważ robi się to mechanicznie, nie zwracając uwagi na treść samego wykładu. Ważne jest, aby notować podstawowe zagadnienia wykładu według kolejności rozwijania ich przez wykładowcę. Początkującemu słuchaczowi trudno jest oczywiście odróżnić zaganienia zasadnicze od drugorzędnych. I tę przeszkodę można jednak pokonać przez systematyczne i wytrwałe wprawianie się w sporządzaniu notatek. Pomoc w tym otrzymamy również od wykładowcy, który oddziela zagadnienia zasadnicze od drugorzędnych za pomocą modulacji głosu oraz często doradzą odpowiednie notowanie.

Oprócz wymienionych wyżej sposobów notowania musimy pamiętać, że nasze notatki muszą być poglądowymi. Sporządzając je możemy stosować własną metodę podkreślania i zaznaczania. Wskazane jest nazwę tematu i główne zagadnienia podkreślać linią ciągłą lub przerywaną. Poleca się również wprowadzić numerację poszczególnych zagadnień bądź przykładów, wykorzystując do tego litery alfabetu oraz cyfry rzymskie i arabskie. Dla przyspieszenia notowania poszczególne słowa można pisać w skrócie, a słowa często powtarzające się za pomocą początkowej litery. Notując skrótami pamiętajmy, że należy tak pisać, aby nawet po pewnym czasie można było notatki łatwo odczytać. Przy notowaniu wykładu często zaleca się także zakreślanie linią z boku szczególnie ważnych zagadnień, wzorów, cyfr itp. oraz ujmowanie ich w kwadratową bądź w prostokątną ramkę.

Nasuwające się podczas wykładu niejasności należy notować i po jego zakończeniu prosić wykładowcę o wyjaśnienie. W czasie wykładu bywają niekiedy przerwy dające żołnierzom możność przyswojenia sobie wysłuchanego poprzednio materiału, uzupełnienia luk w notatkach na podstawie własnej pamięci bądź ewentualnego zwrócenia się do wykładowcy z prośbą o powtórzenie niezanotowanych szczegółów.

Sporządzając notatki należy pamiętać, że celem ich jest pomoc w jak najlepszym opanowaniu treści wykładu i wyciągnięcia własnych wniosków z usłyszanego zagadnienia. Sporządzanie notatek nie tylko pomaga zapamiętać przerabiany materiał szkoleniowy, lecz stanowi także ważny metodyczny sposób samodzielnej pracy, rozwijającej myślenie i pamięć oraz podnoszący kulturę słowa pisanego. Dlatego pod żadnym pozorem nie wolno zastępować samodzielnego przygotowania notatek korzystaniem z notatek cudzych.

Praca szkoleniowa nie kończy się jednakże tylko na notowaniu. Notatki zrobione podczas wykładu należy tego samego dnia opracować, aby móc je w pełni wykorzystać przy nauce własnej.

JAK ZBUDOWAŁEM przyrząd TRENINGOWY

Do nauki jazdy służy tzw. „przyrząd treningowy".

W jednostce naszej wykonaliśmy taki przyrząd i dlatego chcę kolegom służyć radą i wskazówkami fachowymi. Za przykład przy wykonywaniu posłużył nam przyrząd treningowy do nauki jazdy wykonany przez radzieckiego konstruktora kpt. inż. Bezpałowa składający się z następujących części: kabina, podstawa do potokowej taśmy i model samochodu. Kabina i podstawa połączone są ze sobą metalowymi haczykami pozwalającymi na rozłączenie tych części. Długość całego przyrządu wynosi 340 cm, szerokość 30 cm i wysokość 100 cm. W kabinie znajdują się mechanizmy do prowadzenia samochodu. Poza tym przyrząd treningowy posiada: skrzynkę przekładniową od ciężarowego samochodu, silnik elektryczny o mocy 0,5 KW, 1400 obr./min, główną przekładnię ze stożkowymi kołami zębatymi (przełożenie 1 : 5,5). Większe koło zębate osadzone jest nieruchomo na poprzecznej osi obracającej się w łożyskach. Na tejże osi umocowane są: kółko pasowe o średnicy 10 cm z bębna nożnego hamulca taśmowego. Wał główny przekładni umocowany jest na łożysku ślizgowym. Wolny koniec tego wału połączony jest za pomocą tulei łączącej z wałkiem sprzęgłowym skrzynki biegów. Punktem oporu wałka głównego skrzynki biegów jest: łożysko kulkowe w przedniej ściance obudowy skrzynki biegów i wtłoczona tuleja tarczy sprzęgła.

Tarcza sprzęgła swobodnie porusza się po wieloklinach wałka głównego i utrzymywana jest sprężyną w położeniu sprzęgła włączonego. Silnik elektryczny i skrzynka biegów zmontowane są na wspólnej ramie w tym celu, by łatwiej było zestawić oś wirnika silnika elektrycznego z osią wałka głównego skrzynki biegów. Mniejsze koło rozpędowe zamocowuje się na osi silnika elektrycznego tak, aby umocowanie to dobrze pasowało do oporowego łożyska kulkowego. Do dolnego końca pionowego pręta zamontowanego na przedniej ściance kabiny przymocowana jest dźwignia, która z kolei łączy się z ramieniem mechanizmu kierowniczego drążkiem poprzecznym. W ten sposób przy pokręcaniu kołem kierownicy drążek odchyla model samochodu w jedną lub drugą stronę. Podstawą dla potokowej taśmy jest drewniana rama z czterema obracającymi się bębnami o średnicy 18 cm. Na bębny te nawinięta jest taśma brezentowa o szerokości 0,5 m i długości około 5 m. Na taśmie tej przedstawione są w postaci małych modeli odcinki drogi. Na osi środkowego dolnego bębna montuje się napędzane koło pasowe o średnicy 42 cm, połączone z wspomnianym już napędowym kołem pasowym o średnicy 10 cm. Kółko to jest umieszczone na osi głównej przekładni i poruszane za pomocą skórzanego pasa. Najmniejsza szybkość posuwania się taśmy wynosi 0,1 m/sek, największa, zaś na czwartej przekładni nie powinna przekraczać 0,7 m/sek. Napęd silnika elektrycznego następuje z sieci elektrycznej. W przyrządzie tym zastosowano również pedał przepustnicy mieszanki, aby uczeń po wyłączeniu sprzęgła i włączeniu biegu mógł nacisnąć na pedał i stopniowo włączając sprzęgło uruchomić taśmę.

Systematyczne szkolenie — gwarantem sukcesów



Systematyczne szkolenie jest gwarantem stałego podnoszenia kwalifikacji samych kierowców, jak również coraz lepszego wykonywania stawianych przed nimi zadań. Zasady tej przestrzegają ściśle w oddziale oficera F. zarówno oficerowie jak i podoficerowie, którzy szkolenie prowadzą, jak również szkoleni żołnierze. Dlatego wypadki spóźnień na szkolenie czy zerwanie szkolenia są w tym oddziale nieznane.

Mimo że park oddziału jest duży kierowcy pamiętają o szkoleniu i zawsze na czas się zbiorą. Zdjęcie powyższe pokazuje właśnie moment takiej zbiórki. W pierwszym szeregu stoją: st. szer. Perelowicz, Czaja, Przybyłowicz oraz szer. Karbownik i Oleksy.

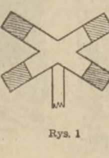
MIEJSCA NA TWEJ DRODZE

ZWOLNIJ PRZED PRZEJAZDEM KOLEJOWYM

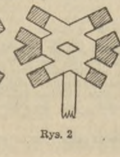
Przejazdem kolejowym nazywamy skrzyżowania linii kolejowej z drogą publiczną. Jest to więc przecięcie się dróg dwóch środków komunikacji na jednym poziomie, gdyż np. wiadukt nad torem lub tunel pod torami nie możemy nazwać „przejazdem".

Przejazdy przez linie kolejowe w miejscach małego ruchu, zarówno kołowego jak i rzadko przejeżdżających pociągów, pozostawia się naogół nie strzeżone, a przed nieszczęśliwym wypadkiem chroni użytkowników jedynie ich własna przezorność. Natomiast tam gdzie ruch na drodze i jednocześnie na linii kolejowej jest ożywiony, skrzyżowanie jest źle widoczne za ukształtowaniem terenu lub zabudowaniami — stosuje się przejazdy strzeżone.

Do przejazdów niestrzeżonych należeć więc będą wszystkie przejazdy przez linię kolejową nie posiadające zamknięcia w formie bariery, nawet jeżeli zastosowano tam samoczynny sygnał świetlny, zapalający w chwili zbliżania się pociągu. Na przejeździe tym, w granicach terenu kolejowego, ustawione są wskaźniki, tzw. krzyżaki, ostrzegające przed niebezpieczeństwem. Znaków tych co prawda nie znajdziemy w przepisach o ruchu drogowym, lecz stosowane są powszechnie przez kolej i kierowcy dobrze znają ich znaczenie.



Rys. 1



Rys. 2

Zauważyliśmy jednak, że nie wszystkie „krzyżaki" są jednakowe. Otóż na przejeździe niestrzeżonym linii jednotorowej ustawiony jest skośny krzyżak o ramionach równej długości, pomalowany na kolor biało-czerwony (rys. 1). Jeżeli droga krzyżuje się z wielotorową linią kolejową, to znak składać się będzie z dwóch krzyżaków, nałożonych jeden na drugi, jak wskazuje rys. 2.

Oprócz tego, niestrzeżony przejazd powinniśmy poznać już z daleka, po tablicach ustawionych po prawej stronie drogi. Są to tablice podłużne z ukośnymi pasami koloru czerwonego na białym tle, (rys. 3). Ustawia się je w ten sposób, że najdalsza od przeszkody (w danym wypadku od przejazdu) posiada trzy pasy, następna dwa i najbliższa od przeszkody — jeden pas. Ponieważ umieszczone są w jednakowych odstępach, kierowca łatwo może zorientować się, jak daleko jest jeszcze do przejazdu.

Jak zaznaczyliśmy, tablice te oznaczają zbliżanie się do przeszkody na drodze. Aby jednak kierowca zorientował się, jaka to będzie przeszkoda, nad pierwszą tablicą



Rys. 3



Rys. 4

(z trzema pasami) albo nawet przed nią, umieszczony jest trójkątny znak żółtego koloru z czarną obwódką i sylwetką lokomotywy (rys. 4). Ogólny widok przejazdu niestrzeżonego wraz z rozmieszczeniem tablic, pokazany jest na rys. 5.

Przejazd strzeżony zamykany jest ręcznie lub automatycznie zaporą pomalowaną na kolor biało-czerwony, w nocy oświetloną za pomocą latarni. Znaki drogowe wskazujące bliskość strzeżonego przejazdu będą takie same jak i przy przejazdach niestrzeżonych, z wyjątkiem trójkątnego znaku ostrzegawczego, na którym zamiast lokomotywy, zauważymy sylwetkę płotka. Jak wygląda taki przejazd, widzimy na rys. 6.

Obydwa rodzaje przejazdów są niebezpieczne i corocznie są miejscem wielu wy-

Prowadzenie wozów bojowych



W WARUNKACH Jesienno-Zimowych



Podczas prowadzenia wozów bojowych w warunkach zimowych mechanicy - kierowcy spotykają się z wieloma trudnościami polegającymi na tym, że przyczepność gąsienić do pokrywy śnieżnej jest słabsza aniżeli do gruntu na skutek czego czołg ślizga się i podczas jazdy zdarzają się wypadki ściągania wozu na stronę.

Pokrywa śnieżna maskuje i zmienia kształty przeszkód w terenie. Oprócz tego opady śnieżne utrudniają, a czasem nawet uniemożliwiają obserwację. W jasną słoneczną pogodę blask słońca szybko męczy wzrok mechanika-kierowcy. Zimny wiatr i śnieg, dostając się do wozu przez nieszczelność znacznie utrudnia pracę mechanika-kierowcy. Dlatego też mechanikom-kierowcom mającym już praktykę w prowadzeniu wozów w warunkach letnich należy opanować zasady prowadzenia w okresie zimowym.

Rozpatrzmy główne zasady prowadzenia wozów zimą. Zacznijmy od tego, jak należy ruszać z miejsca.

Przy niskiej temperaturze trzeba ruszać z miejsca z pierwszej przekładni i jadąc po linii prostej łagodnie zwiększać ilość obrotów silnika, dając możność rozrzedzania się smaru w transmisji.

Przy przejściu na wyższą przekładnię nie należy raptownie zwiększać ilości obrotów silnika, ponieważ takie zwiększenie albo gwałtowne włączenie sprzęgła może spowodować poślizg jednej lub obydwu gąsienic; w pierwszym przypadku mechanik - kierowca traci panowanie nad wozem, a w drugim pod ślizgającymi się gąsienicami może utworzyć się warstwa lodu, co uniemożliwi ruszanie z miejsca.

Poślizgu gąsienic należy również unikać przy ruszaniu z miejsca w głębokim śniegu lub na śliskich wzniesieniach. W tym przypadku trzeba postąpić następująco: stopniowo zmieniać kierunek jazdy przez włączanie na zmianę prawego i lewego sprzęgła bocznego (na wozie mającym boczne sprzęgła) lub przez zmienne włączanie PMZ (na wozach wyposażonych w planetarny mechanizm zwrotniczy) przy włączonym głównym sprzęgle.

Biorąc pod uwagę pogorszenie przyczepności gąsienic zimą, wzniesienia należy pokonywać w następujący sposób: krótkie — z rozpędu, wykorzystując siłę bezwładnością wozu; długie — na niskich przekładniach, przy czym należy wybierać przekładnie z takim obliczeniem żeby całe wzniesienie pokonać na tej samej przekładni, mając jeszcze pewien zapas mocy silnika. Kierunek ruchu trzeba wybierać tak, żeby na wzniesieniu nie trzeba było wykonywać zwrotów. Należy unikać najeżdżania gąsienicami na kamienie, które wskutek częstej zmiany temperatury, mogą być pokryte cienką warstwą lodu i przy najeżdżaniu jedna z gąsienic może spowodować zarzucenie wozu.

Ze spadów należy zjeżdżać mając włączoną przekładnię i hamując silnikiem W razie ześlizgnięcia się gąsienic należy zwiększyć obroty silnika i skierować wóz na taki odcinek terenu, który ma roślinne pokrycie, i stopniowo zmniejszając obroty silnika kontynuować zjeżdżanie. Na spadzie należy unikać hamowania i zwrotów wozu.

Szczególnie trudno jest pokonywać wzniesienia i spady pokryte warstwą lodu które z czasem stają się przeszkodą trudna do pokonania bez odpowiedniego przygotowania. Dlatego też po szosach należy jeździć bardzo ostrożnie, zwroty wykonywać na niskich przekładniach przez wyłączenie bocznych sprzęgieł, a jeśli tego nie wystarczy — stopniowo zmniejszać obroty przyhamowywać gąsienice, a na wozach mających PMZ przesuwać drążek w pierwsze położenie.

Jednym z ważnych czynników jest umiejętne prowadzenie wozu zimą na wysokich szybkościach w terenie pokrytym śniegiem. Powodzenie będzie zależało od umiejętności oceniania na oko wielkości i charakteru przeszkody ukrytej pod śniegiem.

Przejście wozu po śniegu zależy od głębokości warstwy śnieżnej i od terenu; dlatego też wóz należy kierować na równy odcinek, na którym widać suchą trawę, co świadczy że śnieżna pokrywa w danych miejscach nie jest głęboka.

Posuwając się po śniegu nie należy wykonywać ostrych zwrotów, a w razie potrzeby stopniowo przyhamowywać gąsienice. W razie spotkania na drodze krótkich odcinków pokrytych głęboką warstwą śniegu pokonywać je należy na dużych szybkościach lub też przez kilkakrotne uderzenie korpusem wozu — przebyć śnieżny wał.

Prowadzenie wozów zimą w kolumnie ma swoje odrębne właściwości. Jeśli koleina idącego z przodu wozu nie jest głęboka, to wóz idący za nim powinien posuwać się po jego śladach przy głębokiej zaś koleinie należy skierować jedną gąsienicę między koleinami tworzonymi przez wóz idący na przodzie, przy czym powstałe wzniesienie niszczy się i w ten sposób idącemu z tyłu wozowi zapewnia drogę.

Pewną specyfikę stanowi również prowadzenie wozów zimą przez przeszkody wodne. Pokonywanie przeszkód wodnych ma jedną zasadę, wspólną dla okresu letniego i zimowego, a mianowicie: dokładny zwiad i wybór miejsca przeprawy, co przeprowadzają saperzy, którzy określają grubość i trwałość lodu, głębokość warstwy śnieżnej na lodzie i na brzegach, charakter zjazdu na lód i wyjścia na przeciwległy brzeg.

Przeprawiając się przez zamarzniętą przeszkodę wodną należy pamiętać o dwóch zasadniczych zasadach. Pierwsze — prowadzić wóz w kierunku wytyczonej trasy, a jeśli lód był wzmocniony, to po trasie wzmocnionej. Drugie — nie dopuszczać do uderzenia wozem o lód, aby nie spowodować pęknięcia lodu. Wjeżdżać na przeprawę należy wolno, na niskich przekładniach ze stałą szybkością, nie robiąc ostrych zwrotów, a po dojściu do przeciwległego brzegu stopniowo zwiększać obroty silnika.

Podczas przeprawy po lodzie często przy brzegu ukazuje się woda. Należy to mieć na uwadze, ponieważ przy wyjściu na przeciwległy brzeg gąsienice zabierają pewną ilość wody, która polewając drogę wyjazdu, a następnie zamarzając utrudnia wyjazd wozów.

Przy przeprawie włazy muszą być otwarte, a w wozie powinien znajdować się tylko mechanik - kierowca.

L. Sz.

PRACA SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH

Poszczególne zjawiska zachodzące w cylindrze wysokoprężnebo silnika czterosuwowego przedstawiają się następująco:

Suw wlotu: tłok posuwa się od górnego martwego (skrajnego) punktu (GMP) do dolnego (DMP) W cylindrze wytwarza się podciśnienie, a przez otwarte zawory wlotowe dopływa powietrze do wnętrza cylindra; zawór wylotowy pozostaje przez cały ten czas zamknięty

Suw sprężania: — zawory wylotowe i wlotowe są zamknięte, powietrze zostaje sprężone do około 35 atmosfer, przy czym temperatura jego wzrasta do 350 — 600°C. Pod koniec suwu sprężania bezpośrednio do komory spalania zostaje podane przez wtryskiwacz rozpylone paliwo. Wtrysk odbywa się pod ciśnieniem około 200 atmosfer, co umożliwia dokładne rozpylenie paliwa i zmieszanie go z powietrzem. Wskutek wysokiej temperatury sprężonego w cylindrze powietrza, drobne cząsteczki wtryśniętego paliwa zapalają się same (samozapłon) dzięki czemu następuje spalanie się paliwa Wytwarzające się podczas tego procesu ciepło powoduje wzrost temperatury i ciśnienie gazów w cylindrze (maksymalne ciśnienie dochodzi do 80 — 95 atm.).

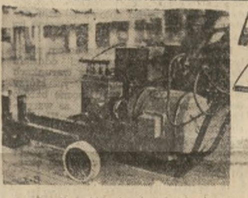
Suw pracy: tłok pod ciśnieniem gazów przesuwa się w stronę dolnego martwego punktu, a rozprężające się spaliny wykonują pracę Tłok posuwając się ku dołowi ciśnie na korbowód, który z kolei obraca wał korbowy.

W miarę przesuwania się tłoka ku dołowi ciśnienie gazów zmniejsza się do 3 — 4 atmosfer. Podczas tego suwu zawory są zamknięte

Suw wylotu: po suwie pracy tłok wraca do górnego martwego punktu, a ponieważ zawór wylotowy jest otwarty, gazy zostają wypchnięte z cylindru.

Jak widzimy z tych czterech suwów jeden daje pracę, a pozostałe trzy służą do wykonywania czynności przygotowawczych

Z wystawy RACJONALIZATORSKIEJ



Urządzenie do ułatwienia rozruchu silników wysokoprężnych.

Na III Zlocie Racjonalizatorów Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych oglądałem bogaty ich dorobek w dziedzinie wynalazczości i racjonalizacji. Na Zjazd przybyli najlepsi racjonalizatorzy reprezentujący ogromne zastępy żołnierzy — racjonalizatorów w oddziałach i pododdziałach, którzy swą nowatorską pracą wzmacniają siłę obronną naszej Ojczyzny

W dużym pawilonie widzieliśmy pięknie przybrane stoiska poszczególnych okręgów wojskowych i Wojskowych Zakładów Mechanicznych, w których znajdowało się około 260 eksponatów. Po otwarciu wystawy można było przekonać się, że umożliwia ona delegatom Zlotu prowadzenie żywej wymiany zdań, dzielenie się osiągnięciami i omawianie niepowodzeń Opowiadano sobie jaką drogą dochodziło się do rozwinięcia tego lub innego zagadnienia z dziedziny napraw czołgów lub usprawnienia obsługi. Wywiązała się serdeczna przyjacielska atmosfera, nikt nie ukrywał swych tajemnic, lecz przeciwnie, każdy wynalazca wyjaśniał szczegóły swego pomysłu i wysłuchiwał z kolei krytycznych uwag zwiedzających.

Obecni na Zlocie liczni żołnierze Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych z wielkim zainteresowaniem oglądali liczne i bardzo ciekawe eksponaty. W każdym eksponacie zawarta jest oryginalna myśl i nowatorskie podejście żołnierza — racjonalizatora.

Wśród eksponatów szczególnie bogato reprezentowany jest dział napraw i eksploatacji Widać tu troskę żołnierzy o powierzony im sprzęt i chęć ulepszenia metod pracy. Wystawa wykazała, że wiele przyrządów jest wyrazem dążeń „Pancerniaków" do zastąpienia fizycznego wysiłku człowieka przez pracę mechaniczną Do nich możemy zaliczyć m in przyrząd do wytłaczania gniazd w piórach resorowych pomysłu st szer. Strzyżewskiego, podnośnik hydrauliczny czołgu średniego i ciężkiego wykonany przez ofic. Barabosza: klucz do wyjmowania złamanych gwintów projektu ob. Wolnego z Zakładów Mechanicznych: podzielnica dostosowana do frezowania kół zębatych na tokarce pomysłu kpr. Ciężarka i szer. Majewskiego; uchwyt do roztaczania przegubów wału napędowego samochodu i wiele innych.



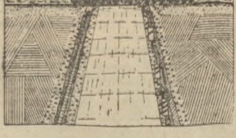
Fragment sali wystawowej.

Niezależnie od dążenia do usprawnienia napraw i obsługi sprzętu czołgowego, racjonalizatorzy włożyli dużo pracy w walkę o oszczędność. Dowodem tego jest chociażby fakt wykorzystania przez mechaników z Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych materiałów odpadkowych. Między innymi wykorzystują oni zużyte piły tarczowe jako wkładki do noży tokarskich, które z powodzeniem służą do toczenia, cięcia i gwintowania na tokarce.

Nie mniej ciekawy był dział szkoleniowy wystawy. Wystawiono pomoce szkolne wykonane z ogromnym nakładem pracy, które ułatwiają młodym mechanikom — kierowcom wszechstronne poglądowe poznanie mechanizmów czołgu. Bogato reprezentowany był dział łączności, a szczególnie pomysły i urządzenia elektrotechniczne wykonane przez ofic. Pawłusiewicza.

Wystawa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych swym bogatym asortymentem eksponatów wykazała, że „Pancerniacy" dobrze rozumieją, iż racjonalizatorstwo i nowatorstwo — to dźwignia postępu technicznego.

SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNE



Rys 5.

padków. Maszynista prowadzący lokomotywę lub cały pociąg, nie wiele może zrobić, nawet gdy zauważy niebezpieczeństwo w odległości wzrokowej, gdyż droga hamowania jego pojazdu jest bardzo długa Kierowca zdany jest więc na własne siły własną spostrzegawczość i własny rozum

Naturalnie, bardziej niebezpiecznym miejscem jest przejazd niestrzeżony, ale przecież w trudnych warunkach prowadzenia pojazdu, podczas mgły lub o zmroku, zdarzały się wypadki najechania na zaporę, wjechania pomiędzy zamykające się zapory i inne, o których słyszeliśmy lub czytaliśmy w gazetach.

Poza tym, zdarza się często, że jezdnia na przejazdach jest węższa niż na otwartej drodze, szyny kolejowe tworzą nierówność, a chwilowy zator utrudnia przejazd. Dlatego też nigdy nie można lekceważyć tak drobnego na pozór faktu przejazdu przez linię kolejową, co wykonujemy nieraz kilkakrotnie w ciągu dnia.

Gdy zauważymy przy drodze trójkątny znak ostrzegawczy z czarną obwódką, na którym namalowany jest płotek lub lokomotywa, musimy bezwzględnie zmniejszyć szybkość do tego stopnia, aby móc w każdej chwili zatrzymać samochód na przestrzeni 10—15 metrów. Jeżeli zapora jest zamknięta lub właśnie w tej chwili zamykana, należy zatrzymać się w odległości 10—15 metrów przed zaporą, a na przejazdach niestrzeżonych na linii „krzyżaków". Jest to szczególnie ważne, gdy wieziemy łatwopalny ładunek odkryty lub zakryty brezentem, który bardzo łatwo zacznie tlić się podczas jazdy od małej nawet iskry.

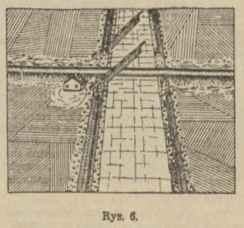
O zmroku lub w trudnych warunkach atmosferycznych (mgła, deszcz), gdy przejazd znajduje się na zakręcie i nie widać zbliżającego się pociągu, kierowca powinien zatrzymać pojazd i pieszo udać się na miejsce skąd widoczność jest dobra i upewnić się o bezpieczeństwie przejazdu

W razie zbliżania się pociągu, nie wolno próbować „przeskoczyć" przed lokomotywą, gdyż może zajść wypadek, że silnik zatrzyma się lub urwie się koło i maszynista nie zdoła zatrzymać pociągu. Jeżeli zdarzy się, że na przejeździe zatrzyma się silnik, to chociaż nawet nie widać pociągu, należy jak najszybciej zepchnąć samochód w bezpieczne miejsce czy to za pomocą przechodniów, czy też obracając korbą rozruchową.

Na liniach kilkutorowych należy przeczekać, aż koniec pociągu odjedzie na taką odległość, aby można było widzieć, że po drugim torze nie zbliża się inny pociąg.

Kierowca powinien pamiętać, że jest on gospodarzem pojazdu i odpowiada za sprzęt i ładunek, toteż zawsze lepiej dokładnie zbadać możliwość przejazdu niż liczyć na szczęście, które czasem zawodzi. Nawet przejazd strzeżony obsługiwany jest przez człowieka, który może się omylić, zachorować itd., dlatego należy wzmóc czujność do tego stopnia, aby nie licząc na pomoc innych samemu zabezpieczyć się przed wypadkiem.

kw



Rys. 6.

KIEROWCY N-tego ODDZIAŁU NIE BOJĄ SIĘ ZIMY

W kilka dni po kontroli, która stwierdziła bardzo dobre przygotowanie pojazdów oddziału do pracy w warunkach jesienno-zimowych, piękna jesienna pogoda zaczęła się wyraźnie psuć. Początkowo szrony i lekkie przymrozki zdarzały się tylko w nocy. W dniu zaś, w którym st. szer. Jarosz powrócił jako ostatni do parku, zaczęło już w dzień szczypać w ręce i uszy.

— No, zaczęło się... teraz tylko patrzeć jak zacznie śnieg padać — pomyślał Jarosz wprowadzając swego „Stara" do garażu.

Nie zważając więc na coraz dotkliwsze zimno, pozwolił jeszcze chwilę pracować silnikowi, by obeschła chłodnica po spuszczeniu z niej wody. Następnie zatrzymał silnik, przykrył go pokrowcem i na masce zawiesił taką samą tabliczkę jaka zawieszona już była na maskach wszystkich stojących w wiatach samochodów. W końcu obejrzał jeszcze raz cały samochód, zamknął dokładnie drzwi budki kierowcy i skierował się do koszar.

Idąc tam z daleka już zauważył nad drzwiami wejściowymi dużą oświetloną szklaną gablotkę z napisem: „Kierowco, czy spuściłeś wodę ze swego samochodu".

Uśmiechnął się, bo wiedział, że tabliczkę tej treści zawiesił przed odejściem na



Śmiało, z uśmiechem na ustach odpowiada szer. Gawryjółek na pytania członka komisji. Do okresu jesienno zimowej eksploatacji przygotował się bowiem bardzo starannie

masce swego „Stara". Śmiało przekroczył więc próg koszar i za chwilę meldował swemu dowódcy o powrocie i wykonanej pracy. Ponieważ gotowa tu już była dla niego dyspozycja na dzień następny, zabrał ją i udał się na spoczynek.

* * *

Poranek następnego dnia był mroźny i wietrzny. Termomentr wskazywał —10°C. Cały oddział był przy samochodach w filcowych butach, watowanych spodniach i bluzach z ciepłymi rękawicami za pasem.

Ponieważ wszystkie pojazdy stojące w wiatach pokryte były grubą warstwą szronu, kierowcy zaczęli swą pracę od starcia szronu z tablic rejestracyjnych. Nikt przecież nie miał zamiaru zabierać wozu kolegi zamiast swego.

Następnie z wiadrami w rękach biegli już do hali po gorącą wodę i po wlaniu jej do chłodnicy poszły w ruch korby. Praca ta, tak niemiła kiedy indziej, teraz była dla nich przyjemną, gdyż dobrze rozgrzewała.

Po pewnym czasie, gdy maszyny były już gorące, a i sami rozgrzali się do tego stopnia, że trzeba było rozpinać watówki, włączyli zapłon i po chwili dał się już słyszeć w parku warkot najpierw jednego silnika, potem drugiego, trzeciego itd.

Teraz wystarczy je tylko odpowiednio rozgrzać i można rozpocząć przegląd pojazdu przed wyjazdem.

Jak się wkrótce okazało z przeglądem tym najszybciej uwinęli się trzej zetempowcy: st. szer. Jarosz Eugeniusz, st. szer. Dębiec Bronisław i szer. Karbownik Bronisław. Znani są oni nie tylko z tego, że są przodownikami wyszkolenia i należytej eksploatacji swoich pojazdów, ale i dlatego, że posiadają na swym koncie największe oszczędności paliwa.

Po przybyciu kierowców w kolejności z jaką uruchamiali swoje maszyny na Punkt Kontroli Technicznej — śnieg, który prószył od rana, rozpadał się teraz na dobre.

Oficer Adamczyk, który pełnił tego dnia



Dobrze przygotowaliście swój samochód — stwierdza oficer Cybula po ukończeniu przeglądu samochodu szer. Gierlickiego

służbę na PKT, zdawał sobie sprawę z tego ile trudności i niebezpieczeństwa może stworzyć taka pogoda. Dlatego z jeszcze większą dokładnością zaczął sprawdzać sprawność techniczną gotowych do wyjazdu samochodów. Hamulce, układ kierowniczy, działanie świateł, poziom oleju w misce olejowej silnika, poziom wody w chłodnicy — wszystko interesowało go tego dnia. Podpisywał rozkazy wyjazdów tylko tym kierowcom, których samochody były w stu procentach sprawne, a sami kierowcy byli w pełni przygotowani do prowadzenia pojazdów w warunkach zimowych.

Na wyniki takiej dbałości o sprawność techniczną pojazdów jaką wykazali kierowcy i ich przełożeni nie trzeba było długo czekać. W dniu tym, mimo śnieżnej zadymki i złej widzialności, żaden samochód oddziału nie miał wypadku. Po wykonaniu swych zadań wszystkie te pojazdy wróciły do parku gotowe w dniu następnym znów wykonywać powierzone im zadania.

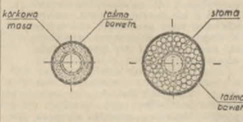
Dzień ten, który był jakby dniem praktycznego sprawdzenia zdolności oddziału do eksploatacji pojazdów w warunkach zimowych dowiódł, że kierowcy, którzy w czasie kontroli otrzymali ocenę bardzo dobrą, wzorowo wywiążą się ze wszystkich zadań w okresie zimowym. Nie boją się zimy kierowcy tego oddziału, bo zrobili wszystko, co żołnierzowi — kierowcy potrzebne jest do należytego wykonywania swej pracy w trudnych warunkach okresu zimowego.

W. D.

Posłuchaj DOBREJ RADY!..

OCIEPLANIE PRZEWODÓW PALIWA

Nadchodzące mrozy i roztopy oznaczają jazdę nie tylko w temperaturze około 0 st. C., ale i często przy dużo niższej temperaturze. Z tym wiąże się oprócz innych problemów ogrzewania lub osłaniania zespołów waszego samochodu, konieczność odpowiedniego zabezpieczenia przewodów paliwa. Samochody z silnikami benzynowymi nie wymagają tak dużego nakładu pracy przy przewodach paliwa, jak samochody i ciągniki zaopatrzone w silniki wysokoprężne. Benzyna może przestać dopływać tylko w momencie, gdy zawarte w niej krople wody zamarzną w osadniku lub w kolanku przewodu paliwowego. Należy więc dbać przede wszystkim o dokładną filtrację paliwa przy nalewaniu i możliwie częste, raz na dwa — trzy tygodnie odkręcanie osadnika i usuwanie z niego brudu i wody. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa z paliwem silników wysokoprężnych. Olej gazowy ma duży procent składników o stosunkowo niewielkiej temperaturze krzepnięcia. Tak więc. częstym zjawiskiem podczas mrozów jest unieruchomienie silnika przez duże zgęstnienie paliwa w przewodach i w zbiorniku.



Przekrój przewodu paliwa osłoniętego z lewej — masą korkową; z prawej — słomą.

Jak więc musicie zabezpieczyć swój wóz przed tak przykrą ewentualnością? Należy zabezpieczyć przede wszystkim zbiorniki i przewody od strat cieplnych. Co to oznacza? Otóż trzeba tak zbiornik jak i cały układ zasilania osłonić warstwą izolacyjną, która by nie dopuszczała do znacznego obniżania temperatury paliwa. Zbiornik należy osłonić grubą warstwą filcu, dając na wierzch papę lub tekturę oraz pomalować całość lakierem podwoziowym.

Teraz zastanówmy się, co zrobić z przewodami paliwa. I one muszą być dokładnie izolowane. Zaleca się tu następujące czynności: owijanie przewodów wełną, bawełną lub sznurem azbestowo - bawełnianym. W braku tych środków należy owinąć przewody paskami pociętego koca. Oprócz tego izolację tę należy pokryć lakierem podwoziowym, możliwie grubo Możecie zastosować też inne rozwiązanie np. osłonić przewody od zimna przez obłożenie ich przynajmniej 15 mm warstwą słomy, układanej wzdłuż przewodów. Taki „okład słomiany" musicie owinąć jeszcze taśmą bawełnianą i pomalować lakierem.

Ostatnia, może najtrudniejsza, ale najlepsza izolacja, to mielony korek lub odpadki korkowe.

Pamiętajcie więc, że wczesna dbałość o przewody paliwa uchroni was od niespodziewanego, a przymusowego przerwania jazdy podczas mrozu. Dlatego też lepiej robić osłonę przewodów teraz, w ciepłym garażu, niż później w czasie mrozów na drodze.

Regulacja mechanizmu zmiany biegów motocykla M-72

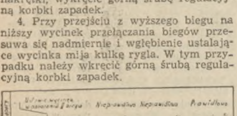
Prawidłowo wyregulowany mechanizm zmiany biegów powinien zapewniać zbieżność działania nożnej i ręcznej dźwigni zmiany biegów. Śruby regulacyjne muszą być tak ustawione, aby ustalające wgłębienia wycinka przełączania na wszystkich biegach dokładnie dochodziły do kulki rygla. Nie zbieżne działanie nożnego i ręcznego mechanizmu zmiany biegów można ujawnić następującym sposobem.

1. Przy przejściu z niższego biegu na wyższy, czyli przy podniesieniu przedniego pedału dźwigni w górę do oporu, wycinek przełączania biegów nie przesuwa się dostatecznie i wgłębienie ustalające nie dochodzi do kulki rygla. Można to łatwo wykryć, kładąc rękę na ręcznej dźwigni zmiany biegów. Gdy przy podniesionym do oporu pedale przesuniemy lekko ręczną dźwignię nieco do przodu, to dopiero potem zarygluje się położenie danego biegu. W tym wypadku należy wykręcić dolną śrubę regulacyjną korbki zapadek (po uprzednim zluźnieniu przeciwnakrętki).

2. Przy przejściu z niższego biegu na wyższy wycinek przełączania biegów przesuwa się nadmierne i ustalające wgłębienie wycinka mija kulkę rygla. W tym wypadku należy odpowiednio dokręcić dolną śrubę regulacyjną korbki zapadek.

3. Przy przejściu z wyższego biegu na niższy, czyli przy opuszczeniu przedniego pedału zmiany biegów w dół do oporu, wycinek przełączania biegów przesunie się niedostatecznie i ustalające wycięcie wycinka nie dojdzie do kulki rygla. W tym przypadku należy, po zluźnieniu przeciwnakrętki, wykręcić górną śrubę regulacyjną korbki zapadek.

4. Przy przejściu z wyższego biegu na niższy wycinek przełączania biegów przesuwa się nadmiernie i wgłębienie ustalające wycinka mija kulkę rygla. W tym przypadku należy wkręcić górną śrubą regulacyjną korbki zapadek.



Regulacja mechanizmu zmiany biegów

URUCHAMIANIE silnika W ZIMIE



Mimo istnienia sprawnie działających urządzeń rozruchowych uruchomienie silnika zimą sprawić nam może sporo kłopotu. Przyczyną tego są zazwyczaj niedomagania poszczególnych części lub zespołów silnika. Zdarza się jednak, że uruchomienie nawet sprawnego silnika, wymaga w okresie silnych mrozów dużej umiejętności ze strony kierowcy.

Chcąc więc ułatwić sobie szybki i łatwy rozruch silnika musimy utrzymywać go w doskonałym stanie technicznym, a objawy niedomagań jak najszybciej usuwać.

Doświadczeni kierowcy wiedzą, że silniki samochodów radzieckich, w które wyposażone jest nasze wojsko, są tak wspaniałe, że z wyjątkiem okresu silnych mrozów, sprawny silnik daje się uruchomić w ciągu najwyżej pół minuty. Jeżeli w tym czasie nie da się uruchomić, trzeba zaprzestać bezmyślnego kręcenia korbą lub włączania rozrusznika, lecz zastanowić się nad przyczyną i usunąć niedomagania. Długie kręcenie korbą lub używanie rozrusznika powoduje „przessanie" silnika, które utrudnia późniejszy rozruch, a nadmiar paliwa skrapla się na ściankach cylindrów, spłukuje z nich olej i, rozcieńczając go w misce olejowej, przyczynia się do szybkiego zużycia silnika, a w pewnych przypadkach spowodować może zatarcie tłoków w cylindrze.

Zmarźniętego lub zimnego silnika nie należy uruchamiać za pomocą rozrusznika, gdyż spowodować to może wewnętrzne uszkodzenie akumulatora lub spalenie uzwojeń twornika rozrusznika. Taki silnik trzeba najpierw „rozruszać" korbą, a potem dopiero uruchomić.

Używając korby, należy obejmować ją całą dłonią, a wszystkie palce trzymać razem, jak pokazano na rysunku. Nigdy natomiast nie powinno się obejmować jej w inny sposób, gdyż w razie „odbicia" korby przy zbyt wczesnym zapłonie można się narazić na złamanie ręki lub palca.

Nigdy nie należy używać do rozruchu silnika siły większej niż siła ręki jednego człowieka. Nie stosując się do tej zasady można narazić części silnika na uszkodzenie.

Jeżeli wskutek zbyt długiego kręcenia korbą lub używania rozrusznika przy zamkniętej przepustnicy powietrza silnik został „przessany", trzeba wykręcić świece i, kręcąc korbą dalej, przepłukać cylindry czystym powietrzem. Dopiero po usunięciu z cylindrów nadmiaru paliwa i po wkręceniu świecy można próbować ponownie uruchomić silnik.

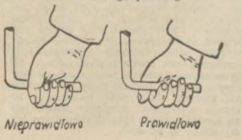
Zazwyczaj przyczyna utrudnionego lub niemożliwego rozruchu silnika kryje się w częściowo rozładowanym akumulatorze lub w uszkodzonym urządzeniu rozruchowym. Rozładowanie się akumulatora jest najczęściej następstwem zbyt długiego używania rozrusznika.

Najlepszym sposobem ułatwiającym rozruch silnika zimą jest wlewanie gorącej wody do chłodnicy i gorącego oleju do miski olejowej silnika. Olej powinien być ogrzany do temperatury co najmniej 80—90° C i wlany do silnika tuż przed jego uruchomieniem. Wlewając do chłodnicy gorącą wodę najlepiej jest przepuszczać ją przez układ chłodzenia silnika mając otwarte kurki spustowe tak długo, aż z kurków zacznie wyciekać gorąca woda. Zasłona żaluzyjna w samochodach, które ją mają musi być przy tym zamknięta.

Uruchamiając zimą silnik samochodu ZIS-151 nie trzeba zapominać o sprawdzeniu obracania się kół pasowych wietrznika i sprężarki. Jeżeli pas na tych kołach (lub na jednym kole) ma poślizg, trzeba koła pasowe obrócić ręką. Pamiętajcie, że praca silnika z poślizgiem pasa klinowego na kołach pasowych jest niedopuszczalna.

Po uruchomieniu silnika trzeba go rozgrzać na wolnych obrotach do temperatury co najmniej 50° C i dopiero potem można ruszać z miejsca.

Nie trzeba zapominać, że częste uruchamianie silnika na postoju podczas mrozów jest uciążliwe dla kierowcy, a szkodliwe dla silnika, ponieważ uruchamianie w tych warunkach z zasady powoduje spłukiwanie oleju z gładzi cylindrów. Jeśli dodamy do tego, że i układ smarowania zimowego silnika nie pracuje wydajnie (skrzepnięty olej), to zrozumiemy, że zimny silnik, często uruchamiany, przedwcześnie zużywa się i wymaga remontu przed wykonaniem określonego przebiegu.



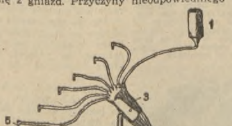
KONTROLA instalacji elektrycznej

Łatwość uruchomienia, właściwa i ekonomiczna praca silnika samochodu zależą przede wszystkim od prawidłowej pracy układu zapłonowego. Dlatego też sprawdzając instalację elektryczną musimy zwrócić szczególną uwagę na przerywacz — mechanizm, w którym najczęściej występują niedomagania oraz na przewody zapłonowe, których uszkodzenie zawsze powoduje nierównomierną pracę silnika i nadmierne zużycie paliwa.

Podstawową czynnością przy sprawdzaniu przerywacza jest sprawdzenie stanu jego styków i odstępu między nimi. Sprawdzając odstępy między stykami przerywacza należy wolno obracać wał korbowy silnika za pomocą korby rozruchowej, tak aby rozwarcie styków było jak największe, po czym sprawdzamy odstęp szczelinomierzem. W zależności od konstrukcji rozdzielacza odpowiedni odstęp można wyregulować przez dokręcanie lub odkręcanie śruby regulacyjnej młoteczka względnie przez przesunięcie płytki regulacyjnej kowadełka. W obu przypadkach należy uprzednio zwolnić śrubę ustalającą i po wyregulowaniu ponownie ją dokręcić

Objawem naruszenia prawidłowych styków przewodów zapłonowych jest praca silnika z równomiernie występującymi przerwami (jeśli zluzowany jest jeden przewód zapłonowy) lub całkowita niemożliwość uruchomienia silnika z powodu braku iskry na świecach (niewłaściwy styk głównego przewodu zapłonowego).

Niewłaściwy styk przewodów zapłonowych w pokrywce rozdzielacza lub w cewce zapłonowej może być spowodowany niedokładnym osadzeniem przewodów, które w czasie jazdy, na skutek wstrząsów zluzowały się lub nawet wysunęły się z gniazd. Przyczyny nieodpowiedniego styku można też szukać w zaśniedziałych końcówkach. Brak iskry może być wynikiem pęknięcia pokrywki rozdzielacza. W tym przypadku iskra w zależności od kierunku pęknięcia przeskakuje na niewłaściwy styk rozdzielacza lub na masę. Pękniętą pokrywkę należy wymienić. Wypełnianie szczeliny pęknięcia lakiem lub smołą nie dają pożądanych wyników.



Instalacje elektryczne wysokiego napięcia samochodu Gaz-51.

1 — cewka zapłonowa; 2 — kopułka rozdzielacza zapłonu; 3 — uchwyt przewodów wysokiego napięcia; 4 — świeca zapłonowa; 5 — zacisk sprężynujący świecy zapłonowej.

W przypadkach przetarcia izolacji przewodów zapłonowych następuje zwarcie z masą kadłuba silnika lub też przebicie izolacji. Wywołuje to równomierne przerwy w pracy silnika na skutek braku iskry między elektrodami świecy, do której doprowadzony jest przewód z przetartą izolacją. Przeskakiwanie iskry na „masę" daje się zauważyć przez suche trzaski przeskakujących iskier.

Przetarcie izolacji może nastąpić wskutek zestarzenia się gumy, która wtedy łatwo się wykrusza albo też mechanicznych uszkodzeń, na skutek stałego ocierania się przewodu o ostrą krawędź lub też spalenia powłoki gumowej przy zetknięciu z gorącą rurą wydechową.

Uszkodzony przewód można naprawić doraźnie przez przesunięcie przewodu tak, aby przetarte miejsce zostało umieszczone w odpowiedniej odległości od „masy". Po powrocie do garażu uszkodzony przewód należy wymienić.

Należy mieć na uwadze, że przewody zapłonowe powinny być zawsze tak rozmieszczone i umocowane, aby uszkodzenie izolacji któregokolwiek z nich było niemożliwe. Przy stwierdzeniu pęknięć na powłoce izolacyjnej któregoś z przewodów zaleca się wymienić wszystkie przewody jednocześnie. Zapobiegamy w ten sposób późniejszym niedomaganiom, które mogłyby wyniknąć przy użytkowaniu przewodów zapłonowych z zestarzałą gumą.

Wymiana przewodów elektrycznych w samochodzie

Przewody łączące poszczególne odbiorniki prądu spełniają w instalacji elektrycznej samochodu poważną rolę wobec czego dbałość o ich stan jest podstawowym obowiązkiem kierowcy. Przewody te ulegają często uszkodzeniom polegającym w zasadzie na przerwaniu przewodu, uszkodzeniu izolacji albo też zwarciu.

O zwarciu w przewodach alarmuje nas swąd palącej się izolacji (gumy — rozgrzewanie się przewodów) albo też przepalenie bezpieczników. Objawem niespostrzeżonego w porę zwarcia może być również szybkie wyładowanie akumulatora.

W takich przypadkach odłączamy przede wszystkim zacisk przewodu od akumulatora i szukamy uszkodzenia przewodu. Znalezione uszkodzone miejsce należy zaizolować.

Przy przerwaniu przewodu końce jego odizolujemy i dokładnie lutujemy lub łączymy specjalnym złączem owinąwszy go następnie taśmą izolacyjną. Skręcanie oczyszczonych przewodów bez lutowania może być stosowane tylko jako naprawa doraźna. Po dokonanej naprawie przewód unieruchamiamy dla zabezpieczenia go przed ponownym uszkodzeniem.

Uszkodzone bezpieczniki (lub odbiorniki) wymieniamy na nowe.

½ godziny w GARAŻU

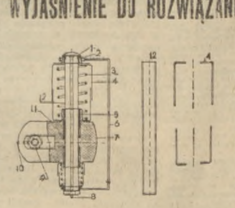


Na zdjęciu szer. Seifert Ryszard sprawdza czy twornik prądnicy samochodu „Lublin", który właśnie naprawia, nie ma przebicia

Dobrze pojęli swoje zadania zetempowcy N-tego oddziału kpr Janul Ryszard i szer. Seifert Ryszard. Rozumiejąc jak bardzo od instalacji elektycznej zależy całkowita sprawność techniczna samochodu, każdą minutę pracy w warsztacie przeznaczają na doprowadzenie jej w naprawianych pojazdach do wzorowego stanu. Wynikiem ich pracy jest to, że tworniki prądnic, kondensatory i cewki zapłonowe działają bez zarzutu. Tak samo dokładnie sprawdzają i naprawiają instalację oświetleniową i aparaty miernicze samochodów: zegary, amperomierze, wskaźniki ciśnienia oleju i wskaźniki poziomu benzyny. Kierowcy oddziału oddając im swoje samochody do naprawy wiedzą, że każda praca, którą wezmą oni w swoje ręce będzie wykonana szybko i dokładnie, bo tylko tak umią oni pracować.

Niedawno w ich oddziale przeprowadzona była kontrola przygotowania pojazdów do eksploatacji w okresie jesienno - zimowym W wyniku kontroli komisja określiła to przygotowanie jako bardzo dobre. W podsumowaniu tym jest oczywiście zawarta ocena pracy elektryków oddziału kpr Janula i szer. Seiferta.

WYJAŚNIENIE DO ROZWIĄZANIA ZAGADKI SAMOCHODOWEJ



1 — pokrywa górna (stal); 2 — pierścień ściągający (stal); 3 — sprężyna (stal spr.); 4 — tuleja sprężyn (rura stal.); 5 — tuleja (brąz); 6 — uchwyt amortyzatora (stal); 7 — podstawa amortyzatora (aluminium); 8 — śruba ściągająca (stal); 9 — nakrętka (stal); 10 — śruba regulująca napięcie łańcucha (stal); 11 — smarownica (detal); 12 — sworzeń (rura stal.)

Śledząc przebieg rozwiązania zagadki, zamieszczonej w nr 16 „Kierowcy" oraz na skutek zainteresowania, jakie przejawiło się w tym kierunku, chcę po krótce wyjaśnić, jak SHL-125 doszło do amortyzatorów i jak spełniają one swoje zadanie.

Jak wiemy, była to SHL st. bosmana Borzyszkowskiego, który otrzymał ją w nagrodę na Centralnej Wystawie Racjonalizatorów Służby Samochodowej MON. Już od samego początku st. bosman Borzyszkowski zastanawiał się nad tym, w jaki sposób usprawnić i udoskonalić swój motocykl. Wykonał więc amortyzatory tylne, które doskonale spełniają swoją rolę.

Na amortyzatorach tych dotychczas przejechano około 6.000 km w różnym terenie, przy czym żadnych usterek lub nadmiernego zużycia części nie stwierdzono. Są one łatwe do naprawy, gdyż w razie potrzeby wymieniamy jedynie sprężyny (3) i tuleje brązowe (5) sworznia (12) amortyzatora (patrz rysunek).

St. bosman Borzyszkowski wykonał także teleskopy przednie, o których napiszemy po ukończeniu okresu próbnego.

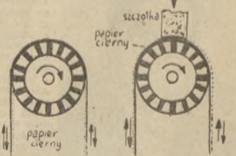
mat. T. Słaby

Poznaj jak swoje pięć palców

Przegląd prądnicy i wyłącznika samoczynnego

Pierwszą czynnością przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac przy prądnicy jest odłączenie od akumulatora przewodu połączonego z masą. Należy zwrócić uwagę na napięcie paska klinowego, prądnicy, który nie może być ani nadmiernie napięty, gdyż łożyska będą wtedy niepotrzebnie dodatkowo obciążone, ani też za luźny, gdyż wówczas nastąpi poślizg i prądnica traci na obrotach. Pasek musi być tak napięty, aby przy naciśnięciu palcem dał się ugiąć na 2 cm. Nie może on w czasie pracy opierać się o dno wgłębienia klinowego wykonanego w kołach pasowych, lecz o ich boki, co zapewnia samozaciskanie się paska na kołach, a więc zmniejszony poślizg.

Oznaką złej czy dobrej pracy prądnicy są wskazania amperomierza i lampki kontrolnej. Jeżeli w trzyszczotkowej prądnicy przy wysokich obrotach silnika lampka kontrolna nie gaśnie, należy przekonać się czy bezpiecznik umieszczony w bocznej pokrywie prądnicy nie jest przepalony. Najczęstszym powodem uszkodzenia bezpiecznika jest zluźnienie zacisku na akumulatorze lub na całości połączenia między prądnicą a akumulatorem. Jeżeli bezpiecznik jest doraźnie naprawiony drucikiem należy go bezwzględnie wymienić na nowy, typowy, ponieważ zakładanie drucików o innej średnicy i wykonanych z innego materiału może spowodować poważne uszkodzenia. Szczotki nie powinny zacinać się w uchwytach. Nacisk sprężyn na szczotki nie może być ani zbyt silny, gdyż powoduje to nadmierne zużycie szczotek, ani też zbyt słaby, gdyż wtedy spadnie natychmiast napięcie w kolektorze i wytworzy się w nim szkodliwe iskrzenie. Szczotki muszą być dokładnie dopasowane do kolektora, którego powierzchnia powinna mieć jednolity wygląd szaro - czarny, lub metaliczny świadczący, że szczotki równomiernie przylegają do niej całą trącą powierzchnią. Powierzchni szczotek przylegających do kolektora nie wolno docierać grubym papierem ściernym ponieważ jego wykruszone ziarna mogą spowodować zwarcie. Możemy natomiast stosować płótno ścierne w sposób pokazany na rysunku. W razie zanieczyszczenia kolektora osadem węglowym, pyłem lub olejem należy go oczyścić za pomocą niezbyt włóknistej szmatki zwilżonej w benzynie.



por. Radomski

Tak st. szer. Pukos przekazywał swój samochód



„St. szer. Pukos, w dniu jutrzejszym przekażecie swój samochód szer. Kaczmarczykowi" — powiedział st. sierż. Wojciechowski Pukosowi, kiedy ten po skończonej pracy zameldował mu swój powrót. „Czy przy nim jest wszystko w porządku?" — tak jest, odpowiedział Pukos.



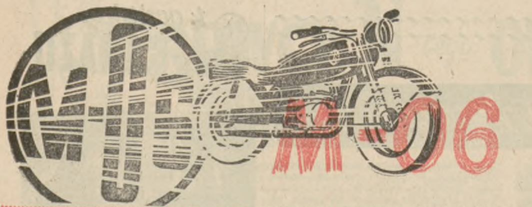
...przyjmowanie zaczęło się nazajutrz rano. Odbywało się ono pod kontrolą st sierż. Wojciechowskiego którego czujne oko potrafi zauważyć każdą najmniejszą nawet niesprawność. Najwięcej czasu poświęcono, oczywiście, na przegląd „serca samochodu" — silnika.



...po przejrzeniu wszystkich zespołów samochodu przyszła kolej na jego wyposażenie i klucze. St. szer. Pukos i tu nie potrzebował się rumienić. Strona przyjmująca i nadzorująca nie miały tu również żadnych zastrzeżeń.



...przekazywanie skończone. Jeszcze tylko serdeczny uścisk dłoni i za chwilę nowy kierowca szer. Kaczmarczyk wyruszy w drogę. A st. szer. Pukos w dniu jutrzejszym w ten sam sposób przejmie „Skodę" od kolegi, który odchodzi do rezerwy.



M-06 WYSTARTOWAŁ

II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stawiając przed masami pracującymi naszego kraju konkretne zadania w walce o szybsze podniesienie stopy życiowej ludności i wszechstronny rozwój naszej socjalistycznej gospodarki, położył w swych uchwałach szczególny nacisk na dalszą rozbudowę przemysłu artykułów konsumpcyjnych. Jednocześnie rozbudowa ta pomyślana została jak najbardziej wszechstronnie. Obok znacznego wzrostu ilościowego i jakościowego artykułów spożywczych, wyrobów włókienniczych, skórzanych, drzewnych i innych uchwalono poważne rozszerzenie asortymentu wyrobów przemysłowych dla użytku ludności. Wśród tych wyrobów pierwsze miejsce pod względem przewidzianego wzrostu produkcji w latach 1954—55 zajmują motocykle. Ilość ich bowiem w porównaniu z produkcją roku 1953 — jak wskazują uchwały II Zjazdu PZPR — winna się podnieść o ok. 100%.

Zadanie jakie stanęło przed naszym młodym przemysłem motoryzacyjnym nie było łatwe. Chodziło o to, aby produkowane motocykle mogły rzeczywiście stać się artykułem masowym. Aby nie tylko ilościowo, lecz i pod względem swych zalet technicznych pozyskały uznanie użytkowników. Jednocześnie cena kupna pojazdu, jak i koszt utrzymania, winien kształtować się w granicach możliwości płatniczych świata pracy. Jeżeli do tego dodać fakt, że nasz przemysł motoryzacyjny nie posiadał właściwie większych doświadczeń w rozwiązywaniu takich problemów będziemy mieli cało kształt zadań, jakie II Zjazd PZPR postawił przed naszymi konstruktorami, technikami i robotnikami zakładów motoryzacyjnych.

Od ogłoszenia dyrektyw Partii w tej sprawie minął niespełna rok. Jak w ciągu tego czasu nasi budowniczowie nowego polskiego motocykla walczyli o ich realizację, czego już dokonano i jakie uzyskano osiągnięcia? — dowiecie się z poniższego artykułu.

Nie jeden z Was, koledzy, po przeczytaniu naszego wstępu zrobi być może zdziwioną minę i zapyta:

— Dobrze. Ale przecież my już od kilku lat produkujemy motocykle. Dlaczego, więc mówić, że takie skomplikowane zadania stoją przed nami w tej dziedzinie? Przecież mamy SHL-kę, którą cieszy się takim ogromnym powodzeniem. Mamy Warszawską Fabrykę Motocykli, która ją produkuje.

Cieszymy się niezmiernie z postawionego w ten sposób pytania. Odpowiadając na nie będziemy bowiem mogli wyjaśnić sobie wiele spraw i pomoże to nam w „rozeznaniu" naszej produkcji motoryzacyjnej, a w szczególności motocykli.

ROSNĄ LUDZIE I FABRYKI

Dobrze wszyscy znamy fabryczny znak „SHL". Dziś już dziesiątki tysięcy motocykli naszej



Konstruktor i współtwórca motocykla M-06 inż. J. Jankowski

własnej produkcji jeździ po wszystkich zakątkach Polski! Znak ten — o czym już może pamięta nie wielu — ukazał się po raz pierwszy na polskim motocyklu w roku 1947, a więc 8 lat temu. Od tego czasu z każdym rokiem zwiększała się ilość tych pojazdów i polepszyły ich zalety, aby dziś... ale nie uprzedzajmy faktów.

Nie łatwo było rozpocząć produkcję własnych motocykli w zniszczonym przez okupanta kraju, w warunkach odbudowy i budowy ważniejszych gałęzi naszego przemysłu. Nie mieliśmy przecież ani jednej fabryki tego typu, nie było kadr, które mogłyby sprostać nowym zadaniom. Przecież jednak początek został zrobiony. Pierwsze SHL-ki z lat 1947—1950 to nasze własne, pracą polskiego robotnika i konstruktora wyprodukowane pojazdy. Coraz więcej znajdowało się ich w sprzedaży, ale nikt chyba z kupujących nie domyślał się, że fabryka SHL-ek właściwie... nie istniała. Tak było jednak w rzeczywistości sama nazwa „SHL" wzięła się bowiem ze skrótu „Starachowice, Huta Ludwików". Tam jednakże wyrabiane były jedynie ramy motocykla. Silniki natomiast produkowane były pod Wrocławiem, a więc w innej części kraju. Aby jednak powstać mógł motocykl spotykały się rama i silnik. Spotkania takie przez z górą 3 lata odbywały się w Kielcach, gdzie montowano SHL-ki i skąd gotowe już do użytku rozsyłane były do sklepów „Motozbytu".

— A „Sokół"? — przypomni może ktoś, kto zna ten model naszego motocykla.

Z „Sokołem" — 125 ccm była podobna historia. Z tą jednak różnicą, że jego montownia, znajdująca się zresztą w Warszawie, nie korzystała z ram starachowickich. Wyrabiała ona własne ramy rurowe (a w związku z tym i własny zbiornik paliwa), ale zarówno silnik, jak i inne zespoły potrzebne do montażu sprowadzała od tych samych dostawców, co i siostrzana SHL-ka.

Tego rodzaju metody pracy nie mogły dać jednak większej ilościowo produkcji, a przestarzała konstrukcja motocykla nie zadawalała często odbiorców. Jednakże lata 1947—1950 miały poważny wpływ na obecny rozwój produkcji motocykli. Pozwoliły one przeszkolić i przygotować do bardziej odpowiedzialnej pracy tak nieodzowne kadry robotników, techników, majstrów i brygadzistów, inżynierów i konstruktorów, których zupełnie nie posiadaliśmy. Okres montażowego budowania własnego motocykla postawił również na ostrzu noża konieczność uruchomienia dużej fabryki, że wszystkimi działami produkcyjnymi, mechanicznymi i montażem. Taka fabryka powstała w stolicy w roku 1951 i na niej, jako na jedynej tego typu w Polsce spoczęło zadanie dostarczenia krajowi ilości motocykli przewidzianej w Planie 6-letnim.

OD SŁÓW DO CZYNU

Jednakże wyrażenie, że na Warszawskiej Fabryce Motocykli **„spoczęło"** zadanie—nie oddaje prawdziwego charakteru tego faktu. Oto bowiem WFM **podjęła** stojące przed nią zadania z ogromnym zapałem. Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia poczęto uruchamiać coraz to nowe działy produkcji. Podniosły się z gruzów zniszczone przez okupanta hale.

Ustawiono w nich w długich szeregach obrabiarki i skomplikowane mechanizmy. Obok starych fachowców, takich, jak tokarz M. Huhn, monter Fr Onisk, mechanik Wiktorzak poczęły się pojawiać nowe, młode talenty. Coraz częściej proporzec jakiegoś wydziału we współzawodnictwie pracy zdobywał młody ZMP-owiec. Zorganizowano brygady młodzieżowe, z których w jednej ZMP-owiec Mazek szczyci się mianem najlepszego szlifierza WFM.

Nie ustawały również ani na chwilę prace konstrukcyjne nad nowym modelem. Teraz już przecież nasz przemysł mając rozwijającą się co raz wspanialej własną fabrykę WFM zdobył warunki dla uruchomienia masowej produkcji nowoczesnego motocykla. Pozyskał wykwalifikowane kadry, zaopatrzył się w niezbędne urządzenia i obrabiarki, a co najważniejsze zapewnił sobie stała współpracę uzdolnionych konstruktorów. Konstruktorzy ci z inż. Jerzym Jankowskim na czele już od kilku lat pracowali nad ulepszeniem naszej SHL-ki. Dzięki nim podwozie motocykla SHL-125 przeszło szereg faz rozwojowych, nie różniących się jednak zasadniczo między sobą. Miały one oznaczenie M-01, M-02, M-03, M-04 i wreszcie ostatnia wersja M-05, która znajduje się obecnie w sprzedaży.



Jeden z kolejnych prototypów motocykla M-06

Pracując nad dalszym rozwojem polskiego motocykla wysiłki konstruktorów szły w kierunku uzyskania wygodnej pozycji dla kierowcy i pasażera, małego ciężaru i estetycznej sylwetki pojazdu przy możliwie prostej konstrukcji z punktu widzenia produkcyjnego. Dział Doświadczalny przy współpracy innych działów WFM wykonywał więc 4 motocykle nowej wersji M-06. Przyspieszono tempo pracy i rozpoczęto objeżdżanie motocykli i porządkowanie dokumentacji, wprowadzając dalsze poprawki konstrukcyjne. W chwili obecnej prototypy te przeszły już po 15 000 km forsownej eksploatacji.

W HALACH WFM

Zatwierdzenie do produkcji prototypów M-O6 było dla Warszawskiej Fabryki Motocykli sygnałem do natarcia na całym froncie walki o nowy, polski motocykl.

— Teraz to już nie przelewki — mówił na ogólnym zebraniu załogi WFM brygadzista linii młodzieżowej im. K. Świerczewskiego, ZMP-owiec Dubliński. **— Musimy zarówno opanować produkcję nowych części, jak również obniżyć koszty własne. Nowy motocykl będzie nie tylko nowoczesnym, ale także musi być tanim pojazdem.**

Zrozumiała to cała załoga. Toteż gdy do poszczególnych wydziałów mechnicznych nadeszły nowe rysunki i plany techniczne, gdy po raz pierwszy nastawiono maszyny na produkcję części do M—06 zabiły mocniej serca robotników. Tokarze, jak Borucha i Lenart po kilka razy sprawdzali ustawianie obrabiarek. Spawacze, jak Trojanowski i Bocian pilniej „zszywali" na szablonach nowe ramy, a inni szerokie wahacze i większe od dotychczasowych zbiorniki na paliwo. Potem pospawane części ramy szły do piaskownicy, a zbiorniki do trawienia. Procesy te oczyściły powierzchnie metalu od rdzy i przygotowały do zagruntowania, a później do lakierowania.

Tymczasem na wydziale silnikowym pod nożami setek tokarek frezarek, strugarek, automatów i rewolwerówek powstają wszystkie potrzebne części silnika S—02. Oto na linii majstra Jankowskiego obrabia się z odlewów aluminiowe obudowy. Pracuje tu jeden z najzdolniejszych tokarzy WFM kolesowiec — Andrzej Sekuła. Na innych liniach toczy się wałki do skrzynki przekładowej, wały korbowe, swornie, tulejki, koła zębate, koła zamachowe, korbowody i inne części. Jedną z ważniejszych operacji jest na tym dziale obróbka cylindra. Po wytoczeniu cylindry przechodzą na stanowisko. St. Leoniuka, który je szlifuje na specjalnej aparaturze, a później sprawdza ich gładź i średnicę do setnej części milimetra.

Gotowe części silnika na małych, zwrotnych wózkach przewozi się do magazynu. Stąd już prosta droga do hali montażu. Ale nie — stop! Kontrola techniczna! Tow. Kruszewski nie przepuści żadnego braku. Każdą część sprawdzają kontrolerzy, a dopiero po ocechowaniu zwalniają do dalszej produkcji. Teraz już nic nie stoi na przeszkodzie montażu silnika.

Ten etap pracy odbywa się pod doświadczonym okiem majstra Jabłońskiego. Zarówno montaż podzespołów (jak: wały wykorbione, tryby do skrzynki biegów, sprzęgła itd.), jak składanie samego silnika są ze sobą ściśle związane. Montaż silnika jest procesem końcowym. odbywa się więc na pasie montażowym.

Obudowę silnika mocuje się tu do uchwytów przesuwających się na rolkach po szerokim torze-pulpicie. Na poszczególnych stanowiskach montuje się kolejno do obudowy: przekładnie biegów, skrzynkę biegów, wał, cylinder i głowicę, koło łańcucha, iskrownik, sprzęgło aż wreszcie na ostatnim, zakłada się pokrywy. Ośmiu ludzi wykonuje tu sprawnie swoje czynności, aż gotowy do wypróbowania na hamowni silnik opuści halę. Wśród nich najstarszym pracownikiem zakładów i najbardziej doświadczonym jest 36-letni Lucjan Zaremba, wysunięty przez załogę WFM jako kandydat na radnego w swej dzielnicy.

Gdy już silniki sprawdzono (pracuje każdy godzinę na hamowni) możemy przejść do końcowego działu produkcji — montażu motocykla. Tu na taśmę produkcyjną napływają ze wszystkich hal fabryki gotowe zespoły i części. I jak z drobnych strumyków powstają rzeczki, a te z kolei łączą się, aby wspólnie utworzyć jeden wezbrany nurt, tak tym nurtem jest w WFM końcowy montaż, na którym gotowy pojazd mechaniczny powstaje z tysiąca elementów wyprodukowanych w rozległych halach fabryki. Tu „przychodzą" kompletne, srebrne koła do M-06 i błyszczące polerowanym aluminium silniki S-02, tu zwozi się nowe, pokryte jasnym lakierem ramy i wahacze. I podobnie, jak przy montażu silnika, tak i tu na pasie montażowym przybywa ramie coraz więcej części: wahacz, tylny błotnik, silnik, łańcuch i tylne koło, widelec, kierownica, wreszcie cięgła, linki oraz instalacja elektryczna.



Przodownik pracy WFM na dziale montażu silnika L. Zaremba

Zna doskonale mechaników pracujących wzdłuż taśmy montażowej brygadzista montażu Wł. Radziwonowicz, były żołnierz I Armii WP. Wie, że ich ręce niezawodnie dokręca każdą część i prawidłowo zmontują zespół. Dzienna produkcja motocykli musi być wykonana. A jak dzienna to i miesięczna. I roczny plan zostanie pomyślnie zrealizowany. Każdy z tych ludzi montażu, jak Janczuk, Boruta, czy Skrzyżewska, która zakłada instalacje elektryczne, pracą swą daje najlepszy dowód, jak bliska im jest sprawa wykonania zadań postawionych przez partię, sprawa stałego doskonalenia produkcji motocykla i wykonanie planu.

W ten sposób, w ofiarnym trudzie pracuje nie tylko dział montażu, ale i wszystkie wydziały fabryki. Dzięki tysiącom robotników, techników, inżynierów i konstruktorom, dzięki ich głębokiemu zrozumieniu swych obowiązków możliwa się stała realizacja uchwał II Zjazdu Partii w dziedzinie zaopatrzenia rzesz użytkowników w motocykl polskiej produkcji poraz pierwszy o naprawdę nowoczesnym rozwiązaniu konstrukcyjnym. Dzięki załodze WFM produkcja nowego motocykla opiera się również na znacznie ulepszonych metodach, przy użyciu — również po raz pierwszy naprawdę nowoczesnych urządzeń, mechanizmów i maszyn. I to jest właśnie nasze największe osiągnięcie w tej dziedzinie Osiągnięcie. o którym jeszcze przed kilku laty nie marzyliśmy: — nawskroś nowoczesny motocykl M—06 wszedł do produkcji!

Stefan L. Strzałkowski



A tak wygląda motocykl M-06, który wszedł już do produkcji w Warszawskiej Fabryce Motocykli

Dane techniczne motocykla M-06

Motocykl WFM 125 typ M-06 z silnikiem 125 cm sześc. — dwuosobowy, przednie i tylne koło resorowane.

SILNIK — S-01/54 jest zasadniczo silnikiem produkowanym obecnie. Większa dokładność wykonania, drobne zmiany konstrukcyjne, podniesienie stopnia sprężania, dobranie odpowiedniego układu wydechowego mają zapewnić zwyżkę mocy przy podwyższeniu trwałości silnika.

Moc 4,5 KM przy 4800 obr. min.

PODWOZIE M-06 — zasadnicze cechy tego podwozia to jego nośność (2 osoby), resorowanie tylnego koła na wahaczu z elementami sprężynowymi z olejowym tłumieniem, o skoku 80 mm, przedniego koła na widelcu teleskopowym o działaniu progresywnym i skoku 145 mm, siodło wspólne dla kierowcy i pasażera, estetyczny i większy zbiornik z bagażnikiem, wygodna, wysoka kierownica.

RAMA spawana z blachy i z belek korytkowych płytszych niż dotychczas. Widełki teleskopowe zwijane z blachy z podwójnymi sprężynami. Koło tylne z osią przetykową z oddzielnym bębnem hamulcowym. Po wyjęciu koła bęben wraz z kołem zębatym i łańcuchem pozostaje przy ramie.

OGUMIENIE — przód 300 x 19 opony uniwersalne szosowe lub terenowe. Tył 300 x 19 lub 350 x 19 opony uniwersalne szosowe lub terenowe. Zbiornik pojemność 12,5 litra (w tym rezerwa 2 litry). Bagażnik tłoczony z blachy, chromowany, zamocowany do zbiornika paliwa. Błotniki — przedni wąski, głęboki o estetycznym kształcie, tylny szeroki zapewniający ochronę dla pasażera. Podnóżki — kierowcy nastawne, pasażera stałe, składane.

SIODŁO — podwójne z wkładem z gumy gąbczastej, pokryte dermatoidem. Rura i tłumik — prawostronne, dolne, chromowane Osłona łańcucha — z dwóch części - jednej stałej, zamocowanej przy silniku, drugiej ruchomej przymocowanej na stałe do wahacza. Pedał hamulca — prawostronny, stalowy, kuty.

WAHACZ — zamocowany obrotowo na tulejach turbaksowych, z dwukierunkowo działającym napinaczem łańcucha. Amortyzacja koła tylnego — na elementach teleskopowych sprężynowych, z olejowym dwukierunkowym tłumieniem.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA — wzmocniona. Stacyjka — wbudowana w obudowę lampy. Przełącznik zmiany światła szosowego — na kierownicy z integralnym wygaśnikiem zapłonu. Nowa estetyczna lampka tylna. Sygnał — powietrzny, wbudowany w główkę ramy.

— Dane ekploatacyjno-techniczne:
— szybkość maksymalna bez pasażera 70 km/godz.
— ciężar motocykla — bez paliwa i wyposażenia — 88 kg.
— zużycie paliwa przy szybkości 45 km/godz. — poniżej 2 ltr/100 km.
— pojemność zbiornika paliwa 12,5 ltr. (mieszanka 20:1),
— pojemność skrzynki przekładniowej — 0,5 ltr (olej silnikowy),
— pojemność każdego amortyzatora olejowego ok. 50 cm. sześc (olej silnikowy),
— ciśnienie: koło przednie solo — 0,8 atm. z pasażerem — 1,0 atm.,
— koło tylne solo — 1,2 atm. z pasażerem — 1,5 atm

Jako wyposażenie normalne przewiduje się: pompkę do opon, zamocowaną do ramy pod zbiornikiem, w narzędziówce — dwie łyżki do montowania opon, wkrętak, klucz do świecy, 3 dwustronne klucze płaskie, 3 klucze rurkowe i trzpień, klucz pazurowy do nakrętki rury wydechowej oraz klucz do nakrętek teleskopów z pazurem do regulacji ułożyskowania główki ramy.

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa Królewska 1, tel. 820 30 wew. 38 23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON W-wa, Zam, Nr 2041 CW- 17728